DANIEL YERGIN

NOUA HARTĂDANIEL YERGIN

NOUA HARTĂ

ENERGIE, CLIMĂ şi CIOCNIREA NAŢIUNILOR

Traducere din limba engleză
SIMONA IACOB

LITERA
Bucureşti

Pentru Rebeca} Alex şi Jessica

INTRODUCERE

Cartea aceasta este despre noua hartă globală modelată de schimbările dramatice în geopolitică şi în energic. In ea este vorba, de asemenea, şi despre unde ne duce această hartă. Partea de geopolitică tratează schimbarea echilibrului şi intensificarea tensiunilor între naţiuni. Partea despre energie reflectă modificările profunde la nivelul operaţiunilor de aprovizionare şi al fluxurilor globale, determinate în mare parte de o schimbare remarcabilă în situaţia energetică a Statelor Unite si de creşterea
rolului global al surselor regenerabile de energie şi de noua politică climatică.

Diferite tipuri de putere sunt în joc. Există puterea naţiunilor, care este modelată de economie, de capacităţi militare şi de geografie; de marea strategie şi de ambiţie calculată; de suspiciune şi de frică; dar şi de ceea ce este neprevăzut şi neaşteptat. Există şi puterea care provine din petrol şi gaze şi cărbune, din energia eoliană şi solară şi din divizarea atomilor şi puterea ce provine din politici care urmăresc să reorganizeze sistemul energetic mondial şi să se îndrepte spre amprentă de carbon zero în numele mediului.

Aceasta nu este o hartă simplu de urmărit, deoarece este dinamică, în continuă schimbare. S-a complicat şi mai mult din cauza coronavirusului care a izbucnit din China si s-a abătut
asupra planetei în 2020, aducând durere şi imense suferinţe omeneşti si haos. De asemenea, a închis economia mondială, a
afectat comerţul atât local, cât şi global, a distrus locuri de muncă şi afaceri şi i-a sărăcit pe mulţi, a dus economia mondială la cea mai profundă recesiune de la Marea Criză, a contribuit enorm la creşterea datoriei publice, a accentuat tensiunile dintre ţări şi a creat mari turbulenţe pe pieţele globale de energie.

Această carte urmăreşte să clarifice şi să explice această nouă hartă. Modul în care revoluţia gazelor de şist a schimbat poziţia Americii în lume. Cum si de ce iau naştere noi războaie reci între
Statele Unite, pe de o parte, şi Rusia şi China, pe de altă parte, şi rolul jucat de energie în cadrul acestora. Cât de repede — şi potenţial într-o direcţie periculoasă — se schimbă relaţia de ansamblu dintre Statele Unite şi China, de la ,,angajament'[4]

la ,,rivalitate strategică" şi la ceea ce începe să arate ca un război rece emergent. Cât de instabile sunt fundamentele unui Orient Mijlociu care încă furnizează o treime din totalul petrolului mondial şi o cantitate semnificativă de gaz natural. Modul în care ecosistemul alcătuit din petrol şi automobile, care se menţine de mai bine de un secol, este acum ameninţat de o nouă revoluţie a mobilităţii. Modul în care preocupările climatice remodelează harta energiei şi care va fi rezultatul mult discutatei „tranziţii energetice[4]' de la combustibili fosili la energii regenerabile. Şi cum a schimbat noul coronavirus pieţele energetice şi rolurile viitoare ale Celor Trei Mari — Statele Unite, Arabia Saudită şi Rusia — care domină acum comerţul mondial de petrol.

„Noua hartă a Americii[44] spune povestea neaşteptatei revoluţii a gazelor de şist care schimbă locul Americii în lume, prăbuşind drastic pieţele mondiale de energie şi resetând geopolitica globală, împreună, petrolul şi gazele de şist s-au dovedit a fi cele mai mari inovaţii energetice de până acum. Energia eoliană şi cea solară sunt ambele inovaţii ale anilor 1970 si 1980, deşi si-au dovedit adevărata valoare abia în ultimul deceniu. Statele Unite au urcat înaintea Rusiei şi a Arabiei Saudite pentru a deveni producătorul numărul unu mondial de petrol şi de gaze şi este acum unul dintre principalii exportatori mondiali ai ambelor resurse.

Deşi vizată de interdicţii din partea unor politicieni, revoluţia gazelor de şist a alimentat creşterea economică a Americii, a îmbunătăţit poziţia sa comercială, a generat investiţii şi a creat locuri de muncă şi a dus la scăderea facturilor la utilităţi pentru milioane de consumatori. Lanţurile de aprovizionare care susţin şistul ajung peste tot în Statele Unite, practic în fiecare stat, creând locuri de muncă chiar si în statui New York, care interzice dezvoltarea exploatărilor de şist în interiorul graniţelor sale, din cauza opoziţiei activiştilor de mediu.

începând cu crizele energetice din anii 1970, americanii s-au obişnuit să creadă că ţara este vulnerabilă din cauza dependenţei Statelor Unite de resurse importate. Dar consecinţele geopolitice pentru Statele Unite, acum, că sunt aproape autonome, sunt evidente în noile dimensiuni de influenţă, în securitatea energetică sporită şi o mai mare flexibilitate în politica externă. Cu toate acestea, nou-descoperita siguranţă de sine îşi are limitele sale, deoarece energia rămâne o industrie interconectată la nivel global, iar aceste consecinţe sunt încă doar o parte din legătura generală a relaţiilor dintre naţiuni. Mai mult, şistul era deja în căutarea

următoarei sale „revoluţii[44] când coronavirusul l-a trimis învârtindu-se într-o nouă criză.

„Harta Rusiei[44] este despre vâlvătaia produsă de interacţiunea fluxurilor de energie, concurenţa geopolitică şi disputa continuă asupra graniţelor instabile care au rezultat din prăbuşirea Uniunii Sovietice în urmă cu trei decenii — si din efortul lui Vladimir Putin de a restabili Rusia ca mare putere. Rusia poate fi o „putere energetică'[4], dar este, de asemenea, dependentă economic de exporturile de petrol şi de gaze. Astăzi, ca şi în epoca sovietica, aceste exporturi stârnesc dezbateri acerbe cu privire la posibilul avantaj politic asupra Europei care ar putea veni ca rezultat. Cu toate acestea, orice potenţial beneficiu a fost disipat de schimbările de pe pieţele de gaze europene şi globale.

Consecinţele spargerii bruşte a Uniunii Sovietice în 15 ţări independente rămân incerte, nicăieri mai mult decât între Rusia şi Ucraina, unde conflictul privind gazele naturale a fost central. După anexarea Crimeei din 2014 de către Rusia, conflictul s-a mutat pe câmpul de luptă din sud-estul Ucrainei. In ciudatul mod în care funcţionează istoria, acel război — şi, mai exact, problema armelor americane pentru a rezista tancurilor ruseşti - a declanşat punerea sub acuzare a lui Donald Trump de către Camera Reprezentanţilor, urmată de achitarea lui de către Senatul american.

Relaţiile SUA-Rusia au decăzut la un nivel de ostilitate nemaivăzut de pe vremea sovieticilor, de la începutul anilor 1980. In acelaşi timp, Rusia a „revenit" în Orientul Mijlociu şi „pivotează spre est", către China. Moscova şi Beijingul sunt unite în afirmarea „suveranităţii absolute" şi a opoziţiei lor faţă de ceea ce ei consideră „hegemonia" americană. Există, de asemenea, considerente de ordin practic ale relaţiei lor înfloritoare: China are nevoie de energie, iar Rusia are nevoie de pieţe.

„Harta Chinei" îşi are originea în ceea ce numeşte „secolul umilinţei", precum şi în câştigurile sale extraordinare de putere economică şi militară globală din ultimele două decenii şi în nevoile energetice ale ţării, care va deveni cea mai mare economie din lume (şi, într-o anumită măsură, este deja). China îşi extinde influenţa în toate dimensiunile: geografică, militară, economică, tehnologică şi politică. „Atelierul lumii" încearcă acum să avanseze în lanţul valoric şi să devină lider global în noile industrii ale acestui secol. China îşi revendică, de asemenea, propria hartă pentru aproape toată Marea Chinei de Sud, cea mai importantă rută comercială oceanică

din lume şi acum cel mai intens punct de confruntare strategică cu Statele Unite. Energia este o parte importantă a acestei revendicări.

Iniţiativa Chinei „o centură, un drum" este concepută pentru a retrasa harta economică a Asiei şi a Eurasiei, şi nu numai, plasând ceea ce a fost odată „Regatul de Mijloc" în centrul unei economii globale reordonate. In urma acestei iniţiative China urmăreşte să se asigure că va avea pieţe de desfacere pentru bunurile sale şi acces la energia şi la materiile prime de care are nevoie. Dar în ce măsură este iniţiativa „o centură, un drum" în principal un proiect economic sau, după cum afirmă criticii, un proiect geopolitic care vizează crearea unei noi ordini chineze în politica mondială?

Acordul OMG, care datează de la începutul acestui secol, s-a destrămat. Criticile aduse Chinei îi unesc pe democraţii şi pe republicanii dezbinaţi, de altfel, în Statele Unite, iar instituţiile de
securitate naţională din ambele ţări se concentrează din ce în ce mai
»)
mult asupra celuilalt ca viitor adversar. Cu toate acestea, cele două ţări sunt mai integrate din punct de vedere economic şi mai interdependente decât recunosc mulţi, după cum a demonstrat din păcate pandemia de COVID-19 din 2020; şi sunt într-o dependenţă reciprocă de prosperitatea globală. Dar această realitate contează mai puţin pe măsură ce se aud voci tot mai puternice care solicită „decuplarea" dintre cele două mari economii ale lumii, marcate de o neîncredere tot mai mare, care a fost amplificată de criza coronavirusului, una dintre consecinţele durabile ale acesteia fiind o tensiune mai mare între cele două ţări.

Limitele geografice ale Orientului Mijlociu au fost constant redefinite de-a lungul Antichităţii, odată cu ascensiunea şi prăbuşirea atâtor imperii. Deşi Imperiul Otoman a dăinuit timp de şase secole, graniţele sale se schimbau adesea. Harta Orientului Mijlociu modern a fost stabilită în timpul Primului Război Mondial şi după, în vidul rezultat din prăbuşirea otomanilor şi totuşi bazată pe liniile provinciale lăsate în urmă de otomani. Hărţile au fost contestate permanent de atunci — de naţionalismul panarab şi islamul politic, de opoziţia faţă de statul Israel şi apoi de jihadişti precum ISIS, care vor să înlocuiască însăşi ideea de „stat- naţiune" cu un califat. Una dintre cele mai mari provocări din regiune astăzi este rivalitatea pentru supremaţie dintre Arabia Saudită sunnită şi Iranul şiit, devenită acum mai complexă prin noua tentativă a

Turciei de ocupare a acestui rol, recuperând o descendenţă care datează de pe vremea otomanilor. Definitorii pentru regiune sunt de asemenea confruntarea de patru decenii dintre Statele Unite şi Iran şi preponderenţa unor guvernări slabe
în multe ţări.

Orientul Mijlociu a fost modelat, desigur, nu numai de hărţile frontierelor, ci de diferite tipuri de hărţi - de geologie, de puţuri de petrol şi gaze, de conducte şi de rute de tancuri. Petrolul şi gazul, precum şi veniturile, bogăţiile şi puterea care decurg din acestea rămân elemente centrale pentru identitatea regiunii. Cu toate acestea, prăbuşirea preţului petrolului care a început în 2014 a alimentat o nouă dezbatere despre viitorul petrolului. Cu un deceniu în urmă, lumea îşi făcea griji în legătură cu ,,apogeul petrolului'', ideea că aprovizionarea cu petrol se va sfârşi. Accentul s-a mutat asupra „vârfului de consum": cât va continua să crească consumul de petrol şi când va începe să scadă. îşi va pierde petrolul valoarea şi importanţa în deceniile viitoare? Prăbuşirea cererii de petrol în 2020 a alimentat şi mai mult necesitatea ca exportatorii de petrol să-şi diversifice şi să-şi modernizeze economiile, ceea ce Abu Dhabi începuse din 2007 cu Viziunea pentru 2030 şi Arabia Saudită încearcă să facă acum intr-un timp foarte scurt.

Dacă există un factor major care conduce la ideea că cererea, nu oferta, este condiţia viitoare, acesta este legat de intersecţia politicilor climatice şi a tehnologiei. Singura piaţă care părea garantată pentru petrol pentru o perioadă foarte lungă a fost transportul şi, în special, automobilul. Nu mai este cazul, nu pe ,,Viitoarea hartă". Căci petrolul se confruntă acum cu o provocare neaşteptată din partea Noii Triade: maşina electrică, care nu foloseşte petrol; „servicii de mobilitate", ridc-hailing şi ridesharing; şi maşini care se conduc singure. Rezultatul ar putea fi o competiţie pentru supremaţie într-o nouă industrie de miliarde de dolari: „Tehnologia auto".

Dezbaterea despre cât de repede poate şi trebuie lumea să se adapteze la schimbările climatice nu se va rezolva în acest deceniu. Dar demersul va dobândi o prioritate mai mare pe măsură ce opinia publică este tot mai interesată şi noile politici încearcă să pună în aplicare „amprenta de carbon zero". Toate acestea ne duc la „tranziţia energetică": trecerea de la lumea de astăzi, care depinde de petrol, gaze naturale şi cărbune pentru mai mult de 80% din energia sa — la fel ca acum 30 de ani — într-o lume care funcţionează din ce în ce mai mult folosind energii regenerabile. Acordul de la Paris din

2015 a stimulat drumul către un viitor cu mai puţine emisii de carbon. Intr-adevăr, în ceea ce priveşte energia şi clima, există două epoci distincte: „înainte de Paris" şi „După Paris". Cu toate acestea, în timp ce tranziţia energetică a devenit o temă omniprezentă în întreaga lume, dezacordul se dezlănţuie, atât în interiorul ţărilor, cât şi între ele, cu privire la natura tranziţiei: cum se desfăşoară, cât durează şi cine plăteşte. „Tranziţia energetică" înseamnă, cu siguranţă, ceva foarte diferit pentru o ţară în curs de dezvoltare, cum ar fi India, unde sute de milioane de oameni săraci nu au acces la energie comercială, faţă de Germania sau Ţările de Jos.

Energia solară şi cea eoliană au devenit instrumentele alese pentru „decarbonizarea" energiei electrice. Odată „alternative", acum sunt mainstream. Cu toate acestea, pe măsură ce ponderea generării lor creşte, se confruntă cu provocarea „intermitenţei". Pot umple reţeaua cu electricitate când soarele străluceşte şi bate vântul, dar apoi aproape dispar când ziua este înnorată sau există doar o briză uşoară. Acest lucru indică provocări tehnologice majore: menţinerea stabilităţii reţelei si găsirea modalităţilor de stocare a energiei electrice la scară largă pentru mai mult de câteva ore.

„Clima" va fi un factor determinant puternic al noii hărţi a energiei. Aici dezvolt subiectul plecând de la povestea pe care am început-o în *The Quest.* In acea carte am analizat modul în care „clima" a trecut de la a ti un subiect de interes pentru o mână de oameni de ştiinţă în Europa de la mijlocul secolului al XIX-lea, care se temeau de apariţia unei noi ere glaciare care va distruge civilizaţia, la acordul despre încălzirea globală ce urma să aducă laolaltă 195 de ţări la Paris, în 2015, pentru a crea o convenţie climatică devenită reper global. In paginile acestei cărţi accentul este pus pe modul în care avântul politicilor climatice - alimentat de cercetare si de observare, de modele climatice si de mobilizarea politică şi puterea de reglementare, de activismul social, instituţiile financiare şi îngrijorarea în creştere — vor transforma sistemul energetic. „Amprenta de carbon zero" va fi una dintre marile provocări ale deceniilor viitoare, nu doar din punct de vedere politic, ci şi în ceea ce priveşte modul în care oamenii îşi trăiesc viaţa şi costurile pentru realizarea acesteia.

Prima mea carte, *Shattered Peace*, este despre originile Războiului Rece sovieto-american. Acum, în aceste pagini, cititorii vor găsi originile noilor războaie reci. *The Prize* este o pânză întinsă despre geopolitică şi petrol de-a lungul a circa un secol şi jumătate şi care face cu siguranţă parte din firul narativ al cărţii *Noua hartă. The Commanding Heights*, la care

am fost coautor, este despre lumea după Războiul Rece şi noua eră a globalizării. Acum fragmentarea globalizării devine parte a acestei poveşti.

Căci noul coronavirus a alimentat o descreştere care începuse deja de la globalizare si de la instituţiile internaţionale si de la cooperarea care au stat la baza acesteia. In 2008-2009, colaborarea internaţională era esenţiala pentru a învinge criza financiară. 12 ani mai târziu, o astfel de cooperare la nivel guvernamental şi internaţional în combaterea răspândirii virusului a fost remarcabilă prin absenţa sa. Ceea ce se vorbise despre „decuplare" s-a transformat într-o retragere a lanţurilor de aprovizionare care au stat la baza unei economii globale de 90 de miliarde de dolari. Intr- un sens mai larg, se ridică graniţe, naţionalismul şi protecţionismul cresc şi, în general, libera circulaţie a persoanelor nu mai e aşa liberă. O consecinţă a suferinţei economice globale produsă de pandemia din 2020 ar putea fi o prevalenţă mai mare a statelor fragile şi eşuate, ceea ce ar crea noi provocări de securitate care, la un moment dat, ar ajunge dincolo de graniţele lor. Cu toate acestea, guvernele ar fi împiedicate să răspundă nevoilor interne şi internaţionale, în ceea ce priveşte securitatea, sănătatea, energia sau clima, din cauza uriaşei datorii şi a protecţiei fiscale pe care şi le-au asumat în lupta pentru conservarea economiilor lor.

Dar călătoria pe drumul către viitor începuse cu mult înainte de criza coronavirusului, nu numai cu surse regenerabile şi vehicule electrice, ci şi cu revoluţia gazelor de şist care a transformat poziţia energetică a Statelor Unite, a zguduit pieţele globale şi a schimbat rolul Americii în lume.

Şi acela este drumul pe care pornim acum.

PARTEA I. NOUA HARTĂ A AMERICH

Capitolul 1

OMUL CU GAZUL

Dacă doriţi să vă întoarceţi la începutul revoluţiei gazelor de şist, luaţi-o pe Autostrada 35E din Dallas şi mergeţi spre nord circa 64 de kilometri şi apoi viraţi spre ieşirea către orăşelul Ponder. Treceţi de magazinul de furaje, de turnul alb de apă, de semnul către Cowboy Church si de gogosăria închisă. încă vreo sase kilometri si sunteţi în Dish, Texas, cu o populaţie de aproximativ 400 de suflete. Ajungeţi la un gard din plasă de sârmă în jurul unei mici încâlceli de ţevi cu o scară încorporată. Aţi sosit - puţul de gaze SH Griffin # 4. Semnul de pe gard indică data... FORAT ÎN 1998.

Nu era tocmai momentul potrivit pentru a fora un puţ. Preţurile la petrol şi gaze se prăbuşiseră odată cu criza financiară asiatică şi cu panica economica globală ce a urmat. Dar SH Griffin # 4 a schimbat lucrurile mai mult decât şi-ar fi putut imagina oricine la acea vreme.

Puţul a fost forat în principal cu tehnologie standard, dar şi cu ajutorul testelor şi cu ingeniozitate, în ciuda unui scepticism considerabil. Micul grup care lucra la puţ era convins că se putea cumva extrage gazul natural din roca de şist densă intr-un mod viabil din punct de vedere comercial — ceva ce manualele de ingineria petrolului spuneau că este imposibil. Mai mult decât oricine altcineva, convingerea de neclintit aparţinea unui singur om, şeful lor — George P. Mitchell —, care credea cu adevărat.

Pentru a înţelege intensitatea acestei convingeri, trebuie să înţelegeţi că drumul către SH Griffin # 4 începe într-adevăr cu mult mai mult timp în urmă, într-un mic sat din peninsula Pelopones a Greciei.

In 1901, un cioban analfabet de 20 de ani pe nume Savvas Paraskevopoulos a decis că singura sa cale de a scăpa de sărăcie era să emigreze în Statele Unite. Pana când a ajuns în Galveston, Texas, fusese rebotezat Mike Mitchell. In cele din urmă a deschis o spălătorie şi un stand de lustruit pantofi cu care de-abia reuşea să- şi întreţină familia. Fiul său George s-a

înscris la Universitatea Texas A&M, unde a studiat geologia şi disciplina relativ nouă a ingineriei petroliere. George era sărac, iar acesta era momentul Marii Crize. Pentru a-şi plăti şcoala le-a vândut bomboane şi articole de papetărie celorlalţi studenţi, i-a servit la masă şi le-a confecţionat haine. De asemenea, a fost căpitanul echipei de tenis şi a ajuns în fruntea clasei.

După al Doilea Război Mondial, Mitchell nu a mai vrut să lucreze pentru nimeni. împreună cu câţiva parteneri, a deschis un birou ca geolog consultant deasupra unei farmacii din Houston. Până în anii 1970, construise o companie destul de mare de petrol şi gaze, deşi a întâmpinat multe dificultăţi pe parcurs. Dar a avut o înclinaţie neobişnuită. Prefera gazul natural în locul petrolului.

Prin 1972 a descoperit *The Limits to Growth*, o carte a unui grup de ecologişti, Clubul de la Roma. Prezicea că o lume în curând suprapopulată va rămâne fără resurse naturale. Intrigat, a devenit din ce în ce mai interesat de problemele de mediu. Gazul natural sa transformat pentru el nu numai într-o afacere, ci şi într-o cauză, pentru că era mai curat decât arderea cărbunelui. Uneori îi suna pe oameni şi îi mustra dacă i se părea că au spus ceva bun despre cărbune.

Alimentat de noul său etos ecologist, a lansat o afacere total diferită - creând o comunitate de 114 kilometri pătraţi bine definită, împădurită şi amenajată, la nord de Houston, numită The Woodlands. Sloganul său era „pădurea locuibilă". (Astăzi are o populaţie de peste 100 000.) Mitchell s-a implicat în luarea deciziilor până în cele mai mici detalii, de la straturile de flori şi copaci până la popularea zonei cu curcani sălbatici (până când unul a fost împuşcat).[1]

Cu toate acestea, cu greu îşi putea ignora afacerea cu energia. Avea o mare problemă. Mitchell Energy fusese contractată pentru a furniza 10% din gazul natural din Chicago. Dar rezervele de gaz din sol pentru a onora acest contract erau pe sfârşite. Mitchell Energy trebuia să facă ceva. Atunci Mitchell, absolut întâmplător, a găsit o soluţie.

In 1981 a citit ciorna articolului de ziar al unuia dintre geologii săi. Articolul oferea o ipoteză care venea în contradicţie cu ceea ce se preda la cursurile de geologie şi de inginerie petrolieră. Sugera că gazul comercial ar putea fi extras adânc din subteran din rocă foarte dură — mai dură decât betonul. Aceasta era roca-sursă, „bucătăria" în care materialul organic fusese „gătit" timp de câteva milioane de ani şi transformat în petrol sau în gaz. Conform manualelor, petrolul şi gazul se deplasau apoi în rezervoare, de unde puteau fi extrase.

La vremea aceea se credea că petrolul şi gazul ar putea rămâne în continuare în şisturi, dar nu puteau fi produse la scară comercială, deoarece nu puteau curge prin roca densă. Ciorna articolului contrazicea această ipoteză. Mitchell, măcinat de griji cu privire la contractul pentru Chicago, a devenit convins că aceasta ar putea fi calea spre salvarea companiei sale. Trebuia să existe o modalitate de a dovedi că informaţiile erau greşite.

Zona de testare urma să fie Barnett Shale, numită astfel după un fermier care venise în zonă cu caravana la mijlocul secolului al XIX-lea — 12 950 de kilometri pătraţi întindere, 2,60 kilometri pătraţi, sau mai mult, în subteran, extinzându-se sub aeroportul Dallas-Fort Worth si sub fermele si oraşele mici din nordul Texasului. An de an, echipa lui Mitchell a trudit să spargă codul şisturilor. Scopul lor era să deschidă mici căi în şistul dens, astfel încât gazul să poată curge prin stâncă şi în puţ. Pentru a face acest lucru, au aplicat fracturarea hidraulică, mult mai cunoscută mai târziu sub numele dc ,, fracking", care constă în pomparea sub presiune a unui amestec dc apă, nisip, gel şi alţi aditivi chimici în rocă, cu scopul de a o fisura şi de a elibera gazul. Fracturarea hidraulică este o tehnologie dezvoltată la sfârşitul anilor 1940 şi era utilizată în mod obişnuit în forajele convenţionale de petrol şi gaze de atunci.

Dar aici frackingul se aplica nu unui rezervor convenţional, ci şistului în sine. Cu toate acestea, timpul trecea şi se cheltuiau mulţi bani fără rezultate comerciale. Criticile se înmulţeau în companie. Dar când oamenii îndrăzneau să-i sugereze lui Mitchell că ideea lui nu va funcţiona, că ar fi doar un ,,experiment ştiinţific*', spunea: ,,Asta vom face**. Şi pentru că el controla compania, Mitchell Energy a continuat cu fracturarea hidraulică în Barnett, dar tot fără rezultate.

Până la mijlocul anilor 1990, situaţia financiară a companiei devenise precară. Preţurile gazelor naturale erau în scădere. Mitchell Energy şi-a redus cheltuielile şi forţa de muncă. Compania a vândut The Woodlands cu 543 de milioane de dolari. Când anunţul i-a fost transmis pentru verificare, Mitchell a notat: ,,OK, dar trist**. Mai târziu, el a spus: „Nu mi-a plăcut că a trebuit să-l vând“. Dar nu avea de ales. Compania avea nevoie de bani. Insă Mitchell nu a dat înapoi în privinţa şistului. Un lucru care l-a caracterizat mereu, aşa cum spunea odată nepoata sa, a fost „încăpăţânarea**. Dacă avea îndoieli, le păstra pentru sine.[2]

Până în 1998, compania cheltuisc o mulţime de bani în proiectul Barnett - până la un sfert de miliard de dolari. Când analiştii au făcut prognoze despre viitoarele surse de gaze naturale ale Americii, Barnett nici măcar nu a fost menţionat. „Tot felul dc oameni experimentaţi, educaţi, au vrut să părăsească Barnett**, a spus Dan Steward, unul dintre cei care credeau în cauza celor de la Mitchell. „Au spus că aruncăm bani pe fereastră. “[3]

Nick Steinsbergcr, un manager de la Mitchell în vârstă de 34 de ani implicat în Barnett nu era printre sceptici. El era convins că trebuie să existe o soluţie tehnică de a produce din şist. Mai mult, preţurile gazelor naturale erau mici şi el încerca, de asemenea, să scadă costurile forării unui puţ. Pentru a face acest lucru, a trebuit să atace unul dintre cele mai mari costuri — cel al gumei de guar.

Guma de guar, în mare parte importată din India, este derivată din boabele de guar. Este utilizată pe scară largă în industria alimentară pentru a da consistenţă în prăjituri, plăcinte, îngheţată, cereale pentru micul dejun şi iaurt. Dar are şi o altă utilizare importantă — în fracturarea hidraulică, într-fel de gel care transportă nisipul în fisuri pentru a le extinde. Dar guma de guar şi aditivii aferenţi erau scumpi. La un meci de baseball din Dallas, Steinsbcrger s-a întâlnit cu alţi geologi care înlocuiscră cu succes o mare parte din guar cu apă, dar în altă parte a Texasului şi nu în cazul şistului. In 1997 a experimentat reţeta lor cu apă la câteva puţuri de şist, fără succes.

Steinsbcrger a primit aprobarea pentru o ultimă încercare. Aceasta a fost SH Griffin #4 în Dish. Echipa folosea încă apă pentru a înlocui în mare parte guarul, dar de data aceasta au injectat mai încet nisipul. Până în primăvara lui 1998 au avut răspunsul. „Puţul[44], a spus Stcinsberger, ,,a fost net superior oricărui alt puţ forat vreodată de Mitchell/[4] Formula pentru şist fusese găsită.

Noua tehnică avea nevoie de un nume. Nu au vrut să o numească doar „fracturarea cu apă[44]. Ar fi fost prea prozaic, chiar plictisitor. Astfel au numit-o „fracturare hidraulică cu volum mare de apa .

Compania a adaptat rapid tehnica la noile sale puţuri din Barnett. Producţia a crescut. Cu toate acestea, dacă intenţiona să dezvolte şistul pe scară largă, Mitchell Energy avea nevoie de mult mai mult capital, pe care pur şi simplu nu-1 avea. Cu părere de rău, George Mitchell a început procesul de vânzare a companiei. In plan personal, a fost un moment dificil pentru el. Deşi putea să fie mândru că intuiţia şi convingerea lui se dovediseră adevărate după 17 ani, facea tratament pentru

cancer de prostată, iar soţia lui dădea semne din ce în ce mai evidente de Alzheimer. Nu existau cumpărători. Procesul de vânzare a fost anulat, iar compania şi-a reluat activitatea.

In următorii doi ani, producţia de gaz a companiei Mitchell Energy a ajuns mai mult decât dublă. Acest lucru i-a atras atenţia lui Larry Nichols, director executiv la Devon Energy, una dintre companiile care refuzaseră Mitchell Energy în timpul procesului anterior de vânzare. Nichols şi-a provocat propriii ingineri: „De ce se întâmpla asta? Dacă fracturarea nu funcţiona, de ce producţia lui Mitchell a crescut?“ Inginerii lui Devon şi-au dat seama că cei de la Mitchell Energy găsiseră într-adevăr formula. Nichols nu avea de gând să lase compania să-i scape a doua oară. In 2002, Devon a cumpărat compania Mitchell cu 3,5 miliarde de dolari. „In acea perioadă[44], a spus Nichols, „absolut nimeni nu credea că forarea şisturilor funcţionează - nimeni în afară de Mitchell si de noi.[44]

Dar, ca să fie rentabil, pentru forarea şisturilor era nevoie de o altă tehnologie. Şi anume de forajul orizontal. Acesta a permis operatorilor să foreze vertical (astăzi, până la circa 3 200 de metri adâncime) până la ceea ce se numeşte ,,punctul de start", unde burghiul se roteşte şi se mişcă orizontal prin şisturi. Astfel, o suprafaţă mult mai mare din rocă este expusă la acţiunea burghiului, ceea ce duce la o cantitate mai mare de gaz (sau ţiţei) recuperată. Deşi exista experienţă în foraj orizontal, tehnologia a devenit mai răspândită abia
la sfârşitul anilor 1980 şi anilor 1990. Acesta a fost eputul
rezultatul progreselor în măsurare şi detectare, în foraj dirijat, analize seismice şi în dezvoltarea unor motoare speciale care urmau să facă un lucru remarcabil — la 1 600 sau 3 200 de metri sub pământ, aveau să propulseze burghiul înainte odată ce acesta îşi făcuse virajul de 90 de grade şi începea să
se mişte orizontal. Si a mai avut nevoie de un lucru — multe ,,încercări şi erori". Devon era acum dispus să încerce să combine forajul orizontal cu fracturarea.[4]

In vara fierbinte a lui 2003, un grup numeros de reprezentanţi guvernamentali, ingineri, experţi şi directori din industria gazelor naturale s-au reunit, la circa 1 207 kilometri spre nord, într-o sală de conferinţe cu aspect cavernos de la hotelul Marriott de lângă aeroportul Denver. Obiectivul era să revizuiască rezultatele unui studiu important privind viitorul gazelor naturale din SUA. Concluziile au fost profund pesimiste. După ce stagnaseră ani buni, preţurile gazelor naturale au crescut brusc. Cererea era în creştere, în special privind energia electrică. Cu toate acestea, în ciuda unei dublări a numărului de platforme active de foraj, se spunea în raport, „crudul" adevăr era că „preţurile constant ridicate ale gazelor naturale" nu aduceau creşterea aşteptată a aprovizionării. Pe scurt, Statele Unite erau pe punctul de a rămâne fără gaze naturale.

Directorul studiului a informat grupul că noile tehnologii şi gazul „neconvenţional" nu vor avea aproape nici un impact. Gazele de şist nu au fost menţionate nici măcar în treacăt pe listă.

Un profesor de la Universitatea din Texas a ridicat obiecţii. El a menţionat că această estimare a gazului „neconvenţional" reprezenta doar aproximativ o treime dintr-o altă previziune. „Este o diferenţă a naibii de mare", a comentat el caustic. Preşedintele si- a exprimat dezacordul. Previziunea divergentă conform căreia exista o rezervă potenţială mai mare, a spus

el, era complet greşită.

„Cineva se înşală amarnic, nu-i aşa?", a replicat profesorul.

Aproape toată lumea din sală era convinsă că profesorul greşea profund şi că Statele Unite se confruntau cu un deficit permanent de gaze naturale din producţia internă. Principalul mod de a compensa deficitul era să caute ajutor peste ocean — să importe gaze

naturale lichefiate (GNL). Statele Unite trebuiau să facă ceva nemaiîntâlnit în istoria lor: să depindă din ce în ce mai mult de importurile mari de GNL din Caraibe, Africa de Vest, Orientul Mijlociu sau Asia. Se credea că ţara era predestinată să devină cel mai mare importator mondial de GNL, tot mai dependentă de pieţele globale pentru gaz, aşa cum era deja pentru petrol.[5]

Cu toate acestea, în acea lună iulie 2003, în timp ce proiectul final al studiului gazelor naturale era deliberat în sala de bal cu aer condiţionat din Denver, echipajele lui Devon lucrau departe, la temperaturi insuportabile în Texas, forând metodic ceea ce a însumat în cele din urmă 55 de puţuri.

Larry Nichols, directorul executiv de la Devon, a ratat întâlnirea de la Denver, deoarece se concentra asupra programului de foraj al lui Devon. „In timp ce foram fiecare puţ şi pe măsură ce vedeam producţia continuă a acestora, ne dădeam seama de la o zi la alta că ce se întâmpla schimba regula jocului", îşi amintea Nichols. „Nu a existat niciodată un moment Evrica! Au existat o mulţime de mici momente Evrica pe măsură ce ne-am îmbunătăţit tehnologia."

La sfârşitul acelui program de foraj aveau dovada. Inginerii de la Devon au combinat cu succes cele două tehnologii — fracturarea hidraulică cu forajul orizontal — pentru a elibera gazul natural din şisturi. „Restul a fost istorie", spunea ulterior Nichols.[6]

A fost ca şi cum s-a dat startul. Ştirea despre descoperire a declanşat o cursă frenetică între alte companii, ca să pună mâna pe o bucată din acea rocă dură înainte să o facă altcineva.

Acestea nu erau companiile foarte mari ale căror sigle sunt cunoscute în benzinăriile din toată tara. „Greii" renunţau în continuare la producţia lor din SUA, deoarece considerau că este un drum închis. In schimb, îşi investeau banii în apele adânci ale Golfului Mexic şi în „megaproiecte" de miliarde de dolari în întreaga lume. In viziunea lor, partea continentală a Statelor Unite era prea secătuită, prea evident în declin, pentru a oferi noi resurse la nivelul de care aveau nevoie.

Partea continentală a fost lăsată în seama companiilor independente - concentrate pe explorare şi pe producţie, neîmpovărate cu benzinării sau rafinării, mai antreprenoriale, mai rapide şi cu structuri de costuri mai mici necesare pentru a face bani din instalaţiile terestre din ce în ce mai secătuite. „Companiile independente" în sine era un termen destul de larg, variind de la companii evaluate la mai multe miliarde de dolari până la mici şi bătăioase companii de explorare.

Urma cursa pentru achiziţionarea în concesiune a cât mai multor suprafeţe promiţătoare de la fermieri şi agricultori şi apoi procesul de a face dovada resurselor. Nu toate şisturile, şi-au dat seama curând, erau la fel; unele erau mai productive decât altele. Fiecare voia să găsească ,,punctele optime", eventual suprafaţa cea mai productivă, înainte de oricine altcineva. Pionierii acestei revoluţii au fost miile de „oameni ai pământului" care băteau în uşi şi lăsau bileţele în căsuţele poştale şi i-au determinat pe proprietarii de terenuri să-şi vândă drepturile de exploatare, până atunci fără nici o valoare, în schimbul posibilităţii unor redevenţe viitoare — şi poate al unor bogăţii.

Companiile independente au dus cursa către alte şisturi din Louisiana şi Arkansas, în Oklahoma, şi apoi la ceea ce s-a dovedit a fi cel mai mare zăcământ de gaze de şist dintre toate, puternicul Marcellus, o rocă de bază groasă la un kilometru sau mai mult în adâncul pământului, care se întinde sub vestul New Yorkului până în Pennsylvania şi Ohio şi în continuare în Virginia de Vest. Ajunge, de asemenea, în Canada. Şistul Marcellus s-a dovedit a fi a doua cea mai mare regiune producătoare de gaze din lume — şi probabil cea mai mare. Şi o altă formaţiune de şist numită Utica se afla sub părţi ale şistului Marcellus. Ceea ce a determinat în mod special companiile independente să se mişte cât mai repede posibil a fost preţul, cea mai mare motivaţie. „După zeci de ani în care a fost ieftin şi din abundenţă", relata *The Wall Street Journal*, „gazul natural american este cel mai scump din lumea industrializată." Preţurile ridicate au stimulat o mulţime de experimente, de investiţii şi de riscuri care nu ar fi fost asumate la preţuri mai mici. Presupunea stăpânirea unui profil de producţie diferit de cel al gazului convenţional (şi apoi al petrolului). Producţia iniţială dintr- un nou puţ era ridicată, dar apoi a scăzut mult mai rapid decât în cazul unui puţ convenţional înainte de a se stabiliza. Acest lucru a creat nevoia de a continua forarea de noi puţuri în ceea ce a ajuns să fie descris drept procesul de fabricaţie./

2008 a fost momentul în care a sunat deşteptarea. In acel an, producţia de gaze naturale a Statelor Unite a crescut în loc să scadă conform aşteptărilor generale. Aceasta a atras brusc atenţia greilor, marilor companii internaţionale. Unele dintre cele mai importante companii au început să-şi reorienteze o parte din investiţii către partea continentală a Statelor Unite. In unele cazuri, au cumpărat companiile independente. Şi o serie de companii internaţionale — din China, India, Franţa, Italia, Norvegia, Australia, Coreea - au plătit preţul pentru a deveni parteneri ai companiilor americane independente şi le-

au furnizat banii de care aveau nevoie pentru a-
și continua cursa frenetică.

Cu această nouă perspectivă, estimările bazei de resurse de gaze din SUA au crescut dramatic. Până în 2011, The Potential Gas Committee (Comisia pentru gaze naturale potenţiale), care analizează resursele fizice pentru Statele Unite, a estimat resurse de gaze recuperabile cu 70% mai mari decât cu un deceniu în urmă. In acel an$_t$ preşedintele Barack Obama declara: ,,Inovaţiile recente ne- au dat posibilitatea de a exploata rezerve mai mari — cât pentru un secol — sub forma şisturilor care se află sub picioarele noastre[1]*.

Cifrele au continuat să crcasca. Pană in 7019, estimările Comisiei pentru gaze naturale potenţiale în privinţa rezervelor recuperabile de gaze erau de trei ori mai mari decât cele din 2002. Producţia de gaze a crescut atât de repede, încât a devenit cunoscută sub numele de „explozia şisturilor**. Pe măsură ce gazul trecea de la penurie la producţie excedentară, inevitabilul s-a produs: preţurile s-au prăbuşit. Combinaţia de resursă abundentă şi preţ scăzut a schimbat profilul energetic general din SUA, gazul ocupând o pondere în creştere din energia totală a Statelor Unite.[8]

Cea mai importantă schimbare a avut loc în sectorul energiei electrice. Regele Cărbune fusese mult timp sursa dominantă de energie electrică, o poziţie ce fusese susţinută de politicile guvernamentale în anii 1970 şi 1980, care promovau cărbunele drept o sursă internă sigură de energie şi restricţionau utilizarea gazelor naturale pentru producerea de energie electrică (pentru că şi în acele vremuri se credea că ţara va rămâne fără gaze naturale). In anii 1990, înainte de şist, gazul nu reprezentase niciodată mai mult de 17% din generarea de electricitate. Dar, odată cu sosirea şistului, gazul avea un preţ extrem de competitiv, iar opoziţia activiştilor de mediu făcuse practic imposibilă construirea unei noi fabrici pe cărbune în Statele Unite. Chiar şi în 2007, cărbunele generase jumătate din electricitatea Statelor Unite. Până în 2019, scăzuse la 24%, iar gazele naturale crescuseră la 38%. Acesta a fost principalul motiv pentru care emisiile de dioxid de carbon ($C0_2$) ale SUA au scăzut la nivelul de la începutul anilor 1990, în ciuda faptului că economia Statelor Unite se dublase.

Orice gând la importuri scumpe de GNL fusese alungat. Provocarea nu mai era cum să ne zbatem să suplimentăm resursele noi limitate, ci mai degrabă cum să găsim pieţe pentru surplusul tot mai mare de gaz natural ieftin. Era în cantităţi atât de mari.

Capitolul 2

DESCOPERIREA PETROLULUI DE SIST

Intr-o dimineaţă din 2007, Mark Papa se pregătea pentru o şedinţă de consiliu la Houston. Era director general al EOG, una dintre cele mai importante companii independente din şistul Barnett. Uitându-se la prezentările cu cât gaz găsise numai EOG în Barnett, a început să-şi frământe mintea. înţelegea că amploarea lucrurilor se scliimbase, îşi spunea Papa în sinea lui. Ca organizaţie, EOG obişnuia să gândească în termeni de „bcf” (billions of cubic feet) — miliarde de picioare cubice — pentru rezervele sale de gaze naturale. Acum, cu tot gazul de şist din Barnett, era vorba despre unităţi de 1 000 de ori mai mari — ,,tcf” (trillions of cubic feet) — trilioane de picioare cubice. Şi ,,tcf”, până la Barnett, era de obicei rezervat pentru ceva de genul măsurării rezervelor totale de gaze din Statele Unite, nu ale unei singure companii!

Alte companii găseau cantităţi similare. Papa a făcut repede un calcul în minte. Rezultatul era alarmant. ,,Acest lucru va afecta piaţa gazelor naturale”, şi-a dat el seama.

Papa avea aspectul uşor surprins al unui profesor de cliimie care tocmai întârziase la oră. Crescuse lângă Pittsburgli şi apoi, după ce a dat peste o broşură a unei companii petroliere, s-a hotărât să studieze ingineria petrolieră la Universitatea din Pittsburgh. ,,Acest lucru va suna neştiinţific”, spunea el odată, ,,dar majoritatea zonelor în care se găseşte petrol sunt relativ calde. îmi place căldura.”

De-a lungul carierei sale, Papa învăţase să fie atent la imaginea de ansamblu. Cândva lucrase pentru un economist din domeniul petrolier care urmărea îndeaproape OPEC şi fluctuaţiile de pe piaţa petrolului. „Am învăţat că trebuie să fii atent la cerere şi la ofertă”, spunea Papa. ,,Imi plac mecanica cererii şi a ofertei, fluctuaţiile.”

Acum, lăsând deoparte prezentările pe care le trecea în revistă, Papa a vizualizat ce transmitea mecanica cererii şi a

ofertei. ,,Este extrem de evident”, a spus el. ,,Gazul este o marfă, iar preţurile se vor prăbuşi. Iar noi vom fi puternic afectaţi.”[1]

EOG avea doar trei opţiuni. Putea ieşi pe piaţa internaţională, dar atunci ar fi concurat împotriva unor companii precum Exxon, Shell şi BP, şi asta ar fi fost foarte greu, deoarece EOG nu avea nivelul, resursele sau experienţa necesare. Sau se putea aventura în apele adânci ale Golfului Mexic. Dar nu avea nici o experienţă în acel domeniu.

Sau putea merge spre domeniul unde avea anumite competenţe - în şisturi — şi să vadă dacă se putea extrage petrol din roca densă aşa cum făcuseră cu gazul natural. Dar asta l-ar fi împins pe Papa într-o situaţie similară cu cea cu care se confruntase George Mitchell — să se lovească de un zid mare de scepticism. „ Dogma industriei", în cuvintele companiei EOG, afirma categoric că roca de şist era prea densă, chiar şi cu fracturarea hidraulică, ca petrolul să curgă. Conform acestei dogme, moleculele de petrol erau mult mai mari decât moleculele de gaz şi, prin urmare, nu puteau trece prin porii mici pe care fracturarea hidraulică îi crea în rocă.

Acesta nu era singurul motiv pentru scepticism. Exista, de asemenea, convingerea aproape universală că zilele Americii ca producător de petrol se apropiau vertiginos de sfârşit. Până în 2007, producţia de petrol din SUA urma să scadă la 5,1 milioane de barili pe zi, puţin mai mult de jumătate din cât fusese la începutul anilor 1970. Intre timp, importurile nete de petrol crescuseră la aproape 60% din consum. Poate că politicienii promiseseră ,,independenţă energetică". Dar adevărata întrebare părea să fie în ce ritm vor continua să crească importurile.

EOG trebuia să răspundă la întrebarea punctuală: erau moleculele de petrol prea mari pentru a curge prin şisturile care fuseseră fracturate? Erau în mod clar mai mari decât moleculele de gaze naturale. Dar cu cât?

,,Hai să căutăm", a spus Papa. Cu siguranţă, trebuiau să existe nişte lucrări de cercetare. Cu toate acestea, în mod ciudat, echipa EOG nu a găsit nici un studiu care să cuantifice dimensiunea unei molecule de petrol.

Trebuiau să facă singuri cercetările. Cât de mare era o moleculă de gaz natural, cât de mare era o moleculă de petrol şi ce dimensiuni aveau porii — micile spaţii sau găuri, invizibile cu ochiul liber, în rocă, înainte şi după fracturare? După ce au investigat problema cu microscoape electronice şi o scanare CT şi felii subţiri de carote extrase din şist, au aflat răspunsul — o moleculă de petrol era undeva între puţin mai mare decât o moleculă de gaz şi până la de şapte ori mai

mare. Dar, foarte important, chiar şi moleculele de petrol de acea dimensiune puteau aluneca prin fisurile din şisturi.

Papa şi-a convocat directorii. ,,Băieţii ăştia sunt pregătiţi să găsească gaz", a spus el. „Am avut succes dincolo de cele mai îndrăzneţe visuri ale noastre." Aşa că a fost un şoc când Papa le-a spus că preţul gazului se va prăbuşi şi că ar putea rămâne scăzut multi ani. Le-a comunicat managerilor uluiţi de afirmaţia sa că firma lor nu va mai căuta gaze de şist. In schimb, ar trebui să înceapă să caute petrol de şist.

In încăpere se lăsase o linişte deplină. Papa era pregătit ca ideea lui să fie respinsă. Ar fi putut avea loc o adevărată revoltă. Directorii ar fi putut reacţiona dur: „Mark, ţi-ai ieşit din minţi". In schimb, au spus: „Bine, Mark, vom face asta".

Cu toate acestea, Papa nu se grăbea să facă publică schimbarea. Nu după multă vreme, a mers la o conferinţă a investitorilor din New York şi a ascultat în timp ce ceilalţi directori generali vorbeau despre cât gaz descoperiseră — şi gândea cât vor mai găsi. însă Papa se în sinea lui: „Oamenii ăştia nu ştiu nimic despre economia de bază". In ceea ce-1 privea, a fost în mod deliberat evaziv în public cu privire la noua perspectivă a EOG.

Dar în interiorul EOG situaţia era diferită. „Ne-am întors la 180 de grade în direcţia opusă, căutând petrol", spunea Papa.

EOG s-a axat într-un final asupra şistului Eagle Ford, care se află pe teritoriul Texasului de Sud. Eagle Ford era considerat drept roca-sursă — „bucătăria" — pentru alte câmpuri petrolifere din Texas, dar se considera că are puţin potenţial comercial în sine. Cu toate acestea, în cercetările lor, geologii EOG au dat peste înregistrările seismice din puţuri cu producţie foarte scăzută numite „strippers", care fuseseră forate cu zeci de ani în urmă. In timp ce analizau înregistrările, se entuziasmau din ce în ce mai tare. Profilurile de producţie ale acestor puţuri vechi se potriveau cu performanţa puţurilor de şist — o producţie iniţială ridicată, apoi scăzând la o producţie constantă cu un nivel mult mai scăzut. Toate scenariile, spunea Papa, „cercau foraj orizontal". Geologii şi inginerii petrolieri de la EOG au vizualizat brusc ceva ce ar fi fost de neconceput înainte — aproape 195 de kilometri de petrol pur.

Papa a dat ordin de a se concesiona cât mai mult teren, dar cât mai discret posibil. Gând au terminat, cei de la EOG achiziţionaseră o jumătate de milion de hectare la preţul de 400 de dolari pe hectar. EOG credea că achiziţionase aproape un miliard de barili de petrol. Dar, când au început să foreze, au descoperit că subestimaseră foarte mult rezervele. Papa a dat vestea la o conferinţă pe tema investiţiilor în 2010. „Credem că petrolul forat orizontal din rocă neconventională va revoluţiona industria
nord» *
americană", a spus el. Odată ce a devenit evident ce făcuse EOG, alte companii s-au repezit în Eagle Ford. Preţul terenului

a crescut de la 400 de dolari pe hectar la 53 000 de dolari. Până în 2014, EOG devenise cel mai mare producător de ţiţei onshore din Statele Unite.

In câţiva ani, avea să devină clar că Papa subestimase petrolul de şist. Care nu a schimbat doar regulile jocului în America de Nord. A revoluţionat întreaga planetă,[2]

Apoi a urmat Dakota de Nord. După decenii de puţuri secate în tot statul, petrolul fusese descoperit în 1951 în bazinul Williston de o

companie numită Amerada, care a devenit ulterior parte din Hess Corporation.

Explozia care a urmat a dus la publicarea unui articol pe prima pagină a revistei *Time* care descria statul Dakota de Nord ca pe un „El Dorado" pentru viitoarea producţie de petrol. Inscripţia monumentului dedicat în 1953 descoperirii făcute de Amerada spunea că acesta „a însemnat începutul unei noi ere pentru Dakota de Nord". Dar s-a dovedit că nu a fost vorba nici de un El Dorado şi nici de o nouă eră. In ciuda multor foraje, nu s-a găsit prea mult petrol şi avântul s-a stins. Cu toate acestea, Amerada (şi mai târziu Hess) a rămas în stat, extinzându-si suprafaţa. „Tot găseam alte orizonturi geologice şi asta ne-a ţinut în joc", declara directorul general al Hess, John Hess. „Am crezut că schimbările tehnologice ne vor permite să extragem mai mult petrol. Am rezistat pentru că am continuat să credem în asta. Există o teorie veche în domeniul petrolului — dacă ai un zăcământ unde ai mai multe şanse, te ţii de el."[3]

Şi alţii au bănuit, de asemenea, că se poate găsi o cantitate semnificativă de petrol în Dakota de Nord. Printre ei şi Harold Hamm din Oklahoma. Era petrolist până în măduva oaselor. „Afacerea cu petrol a pus stăpânire pe mintea şi pe imaginaţia mea tânără", spunea el. „Voiam să găsesc petrol."

Hamm crescuse sărac lipit, unul dintre cei 13 copii ai unui fermier din Oklahoma. In copilărie, el îşi ajutase familia să culeagă bumbac. Deoarece sezonul de recoltare depăşea începutul lui şcolar, adesea se alătura clasei sale cu o întârziere de câteva luni si trebuia să muncească din greu pentru a recupera. In loc să meargă la facultate, el s-a dus să lucreze pe câmpurile petrolifere. La început, principalele sale abilităţi erau etica profesională, inteligenţa şi dorinţa acerbă de a reuşi. Era, după cum s-a descris singur ani mai târziu, „un tânăr flămând".

Una dintre slujbele sale era să transporte motorină şi ulei lubrifiant la siturile de foraj şi astfel a cunoscut petrolişti. Vorbea cu ei despre industrie si aceştia l-au învăţ at cum să citească hărţi si registre si cum să foreze si să finalizeze puţuri. La 25 de ani, în 1971, a strâns bani pentru a obţine drepturile asupra unui câmp petrolifer pe care o companie îl vindea. Avea o părere diferită asupra perspectivelor acestuia. „Eram în branşă de cinci ani", spunea el, „si aveam o convingere de nezdruncinat." A dat de petrol. S-a lansat. De asemenea, si-a dat seama că are de recuperat, îşi petrecea serile studiind cărţi de geologie şi de geofizică şi, când putea, urma cursuri la un colegiu local. „Nu m-am dus pentru diplomă, ci pentru educaţie", spunea el. Şi-a vândut prima

companie în 1982. A deschis o firmă de foraj. A avut parte şi de eşecuri, inclusiv forarea a 17 puţuri secate unul după altul. Dar a perseverat şi a construit o companie pe care a numit-o Continental Resources.

La mijlocul anilor 1980 a început să caute petrol în Bazinul Williston care traversează Montana şi Dakota de Nord. Continental Resources a descoperit două câmpuri pe partea statului Montana folosind forajul orizontal. In 2003, Continental a început să achiziţioneze terenuri pe partea din Dakota de Nord a bazinului.

Revoluţia şisturilor în sectorul gazelor naturale abia începea. Putea fi aplicată această tehnologie în Dakota de Nord? La o adâncime de trei kilometri, prinsă între alte straturi, era o formaţiune numită Bakken, după un fermier local, şi chiar sub ea cele Trei Furci. Deşi clasificate din punct de vedere tehnic drept „nisipuri compacte", acestea sunt similare şisturilor şi sunt de obicei denumite sisturi. Până la revoluţia şisturilor au fost trecute

cu vederea - nu aveau nici o valoare. „Oamenii credeau că nu se va putea produce niciodată la Bakken", a declarat John Hess. Dar ceea ce se întâmpla în şistul Barnett din Texas sugera contrariul.

Din punct de vedere tehnologic, răspunsul era forarea orizontală pe „etape". In loc să încerce fracturarea orizontală pe toată lungimea puţului dintr-odată, sondorii au făcut acest lucru în etape, învăţând şi experimentând şi adaptându-se la roca respectivă pe măsură ce înaintau. Realizând acest lucru în etape de trei kilometri sub pământ de-a lungul unui traseu orizontal de trei kilometri a durat mai mult timp şi a costat mai mult. Dar putea funcţiona. Şi până în 2009 a *funcţionat.*

Bakken a dat lovitura. In 2004, Dakota de Nord produsese un total de 85 000 de barili pe zi. Până în 2011 crescuse de peste patru ori, la 419 000 de barili. Dakota de Nord a depăşit California, al treilea cel mai mare stat producător de petrol din ţară şi apoi Alaska, al doilea cel mai mare stat producător, întrecut doar de Texas. Până în 2014, Dakota de Nord producea 1,1 milioane de barili pe zi — o creştere de 13 ori comparativ cu un deceniu în urmă. S-a dovedit că revista *Time* avusese dreptate în prezicerea unui „El Dorado'[4] în Dakota de Nord; numai că făcuse asta cu 60 de ani prea devreme.[4]

Explozia producţiei petroliere din Dakota de Nord a dat un mare impuls economiei statului şi veniturilor publice. Economia a crescut brusc, la fel si veniturile. Fermierii care îşi desfăşurau activitatea la periferie, dar care avea drepturi de exploatare au avut parte de o infuzie de bani. In anii de după 2008, Statele Unite

înregistrau o rată ridicată a șomajului, însă Dakota de Nord a cea mai mică rată, iar persoanele fără loc de muncă au migrat într- acolo.

Dar rapiditatea şi amploarea creşterii economice au venit cu alte probleme... lipsa de locuinţe şi de drumuri, de şcoli, de spitale şi chiar de instanţe de judecată. De asemenea, Dakota de Nord nu era suficient conectată la conducte, ceea ce însemna că volume mari de petrol trebuiau transportate în garnituri de tren cu câte 100 de vagoane. Cantitatea de petrol transportată pe calea ferată în Statele Unite a ajuns de la 50 000 de barili pe zi în 2010 la peste 1 milion în 2014. Afacerea a fost foarte bine-venitâ pentru căile ferate, a căror activitate de transport cu cărbune era în declin.

Una dintre cele mai neobişnuite provocări din Bakken s-au dovedit a fi păsările. Departamentul de Justiţie al SUA, acţionând în urma unei plângeri din partea Departamentului Statelor Unite pentru Animale Sălbatice şi Peşti, a depus o acuzaţie împotriva companiei Continental şi a altor două companii petroliere pentru moartea a 28 de păsări călătoare. In cazul Continental, numărul total al victimelor a fost o singură pasăre, dintr-o specie cunoscută sub numele de Sa^ornis *saya*, pe care Laboratorul de ornitologie al Universităţii Corneli o descrie ca fiind ,,întâlnită frecvent în preajma oamenilor, adesea făcându-şi cuib în clădiri“. Prin comparaţie, conform Departamentului pentru Animale Sălbatice şi Peşti, parcurile eoliene sunt responsabile pentru moartea a jumătate de milion de păsări, maşinile - pentru moartea a 60 de milioane de păsări pe an, iar 100 de milioane mor izbindu-se în zbor de ferestre. Un judecător federal a renunţat în cele din urmă la caz în 2012, declarând că o condamnare ar transforma în infracţiune multe dintre activităţile cotidiene, inclusiv tunderea si tăierea copacilor, recoltarea culturilor, condusul unei maşini şi deţinerea unei pisici (care ar fi responsabile pentru moartea a circa 3,7 miliarde de păsări pe an în Statele Unite).[5]

După Bakken şi Eagle Ford a venit Permian — cel mai mare dintre toate. Bazinul Permian se întinde pe circa 195 000 de kilometri pătraţi în vestul Texasului, până în partea sud-estică a New Mexico. O mare parte din acesta este caracterizat drept o ,,câmpie înaltă fără forme distincte". îşi datorează numele epocii geologice permiene, care s-a încheiat cu ,,marea extincţie" ce a edus la dispariţia majorităţii vietăţilor acum circa 250 de milioane de ani. Numele în sine provenea de la oraşul rusesc Perm, unde în secolul al XIX-lea un geolog

britanic identificase roci din acea eră geologică.

La începutul secolului XX, regiunea aridă a Permianului a fost clasată ca ,,cimitir petrolifer". In 1920 se spunea despre Permian că ,,aproape nimic nu o recomanda... drept o potenţială zonă cu zăcăminte de petrol".

Primul puţ profitabil a apărut în 1923 pe terenurile cu care statul a înzestrat Universitatea din Texas — „Santa Rita 1", numit astfel după „Sfânta imposibilului''. Dar puţurile forate ulterior au dezamăgit.[6]

Apoi, în octombrie 1926, printr-un contract de concesionare, care aproape expirase, o descoperire a arătat faptul că Permianul era o mare regiune petroliferă. Bazinul Permian urma să devină, de asemenea, unul dintre cele mai importante active ale Americii în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, deoarece producţia sa sa dublat literalmente pentru a satisface nevoia de combustibil din timpul războiului. După război, Permianul a cunoscut din nou o creştere spectaculoasă. Regiunea şi afacerile cu petrol au devenit un magnet pentru tinerii care îşi căutau norocul, printre ei un veteran al marinei şi absolvent al Universităţii Yale, George H.W. Bush, care s-a mutat acolo împreună cu soţia sa, Barbara, şi copilul lor, George. In fiecare zi, companiile independente îşi încercau norocul. ,,Dacă dădeam lovitura", spunea Bush la acea vreme, ,,puteam face bani. Dacă nu dădeam lovitura, ghinionul meu." In 1974, bazinul — în realitate mai multe câmpuri petrolifere uriaşe — a atins apogeul, furnizând aproape un sfert din totalul rezervelor de petrol american.[7]

Dar după aceea producţia în Permian a început să scadă vertiginos, atingând un punct minim în 2007. Sfânta imposibilului nu a mai fost acolo pentru a ajuta şi mulţi au cântat prohodul regiunii. ,,Rolul bazinului Permian ca regiune majoră producătoare de petrol pare astfel să fi trecut", scria un geolog în 2006, şi viitorul sau ,,poate fi astfel doar unul de declin continuu."

Cu toate acestea, până în acel moment, creşterea preţurilor petrolului începea să stimuleze reînnoirea activităţii în Permian. Numărul instalaţiilor de foraj a crescut şi până în 2011 devenise din ce în ce mai greu să găseşti o masă liberă la Bar and Grill de pe Wall Street, un restaurant preferat de petroliştii din Midland. Dar se fora încă după metoda tradiţională a puţurilor verticale.

Ianuarie 2011 a marcat începutul Primăverii Arabe, care a creat tumult în Orientul Mijlociu şi în Africa de Nord — şi multă incertitudine cu privire la viitorul acelei regiuni. In aceeaşi lună, titlul unui nou raport anunţa că industria petrolieră

americană se schimbă - „The Shale Gale Goes Oily". Principalul studiu de caz a fost Bakken. Dar a atras, de asemenea, atenţia asupra unei eventuale schimbări radicale — faptul că ,,administratorii se mai uită o dată în propria curte" pentru a stabili dacă noile tehnologii ar putea fi aplicate „câmpurilor existente" considerate terminate. Cel mai mare teritoriu a fost bazinul Permian.[8]

In noiembrie 2011, membrii consiliului de administraţie al Pioneer, o mare companie independentă, s-au adunat în sala de conferinţe din Dallas pentru a asculta o prezentare de trei ore a geologilor companiei. Soarta companiei o reflectase pe cea a industriei. Se aventurase în apele adânci ale Golfului Mexic şi în cele internaţionale, dezvoltând proiecte în ţări începând cu Argentina şi continuând cu Guineea Ecuatorială. In 2005 a decis să înceapă să-şi vândă proiectele internaţionale şi să se întoarcă acasă. ,,Arena politică şi structura costurilor din diferitele noastre active în afara celor 48 cu valoare mai scăzută onshore din Statele Unite deveneau prea riscante", declara directorul general Scott Sheffield. De asemenea, puteau observa succesul pe care îl aveau alte companii în şistul Barnett. Mai bine să bage banii înapoi în Statele Unite, unde contractele erau în general respectate şi instanţele independente, decât să trateze cu guverne străine care puteau modifica unilateral condiţiile de funcţionare a unei companii.

Timp de doi ani, geologii de la Pioneer studiaseră şisturile de sub cele 900 000 de hectare în Permian deţinute de companie. Concluzia lor a fost uimitoare. Aici se afla o potenţială mină de aur — nu doar un singur strat de şist, ci strat peste strat de roci strânse, stivuite una peste alta ca nişte clătite la un kilometru sau doi sub suprafaţă, al căror petrol putea fi făcut să curgă în cantităţi abundente prin fracturare hidraulică şi forare orizontală. ,,Acesta a fost momentul evrika“, a spus Sheffield. Pioneer şi-a redirecţionat brusc cheltuielile către resursa respectivă. In 2012 a forat primul său puţ de şist orizontal de succes în Permian.[9]

Pioneer a fost doar una dintr-o serie de companii care au profitat de noua ocazie. încă o dată, regiunea era în plină expansiune. Criza acum nu era de petrol, ci de muncitori, de locuinţe şi de spaţii de birouri. S-au făcut planuri pentru o clădire de birouri de 53 de etaje în Midland, care urma să fie cel mai înalt zgârie-nori între Houston şi Los Angeles. Producţia a explodat. Până în 2014, producţia din bazinul Permian a crescut de la acel punct scăzut de 850 000 de barili în 2007 la două milioane - aproape 25% din producţia totală de titei din SUA.

In total, intr-un timp foarte scurt, noua tehnologie a transformat Texasul, deschizându-i calea către o creştere excepţională. Intre ianuarie 2009 şi decembrie 2014, producţia totală de ţiţei a statului a crescut mai mult de trei ori, Până în acest moment, Texasul producea mai mult petrol decât Mexicul şi mai mult decât orice altă ţară OPEC, cu excepţia Arabici Saudite şi a Irakului.

Noile zăcăminte de sist

Producţia de petrol din Texas a crescut de cinci ori într-un deceniu şi a fost mai mare decât a tuturor ţărilor din OPEC, cu excepţia Arabiei Saudite.

Golful Mexic

aţii de export GNL

S r IH' Mfiri ʿSGS

Revoluţia neconventională a modificat si harta resurselor de petrol. O zonă din Permian - cunoscută sub numele de Spraberry and Wolfcamp — era considerată acum al doilea cel mai mare câmp petrolifer din lume, întrecut doar de Ghawar, câmpul uriaş al Arabiei Saudite. Eagle Ford se clasa pe locul al cincilea, în urma câmpului Burgan din Kuwait şi al unui alt câmp saudit şi înaintea imensului câmp Samotlor, care este baza puterii petroliere a Rusiei.

Statele Unite redeveniseră, din nou, un jucător important pe piaţa mondială a ţiţeiului.

Capitolul 3

„DACĂ MLAI FI SPUS ACUM ZECE ANI" - RENAŞTEREA INDUSTRIALĂ ’

St. James este o parohie rurală din Louisiana, pe malurile râului Mississippi. Solul său bogat susţine plantaţiile de trestie-de-zahăr care sunt temelia economiei locale. Este cunoscut pentru focurile de tabără din Ajunul Crăciunului de pe digurile de-a lungul râului, care, potrivit legendei, trebuie să-l întâmpine pe „Papa Noel“, altfel cunoscut sub numele de Moş Crăciun, şi să-l ajute să nu se piardă în timp ce îşi croieşte drum pe Mississippi în jos cu sacul plin de cadouri în spate.

Intr-o seară de vineri, din toamna lui 2015, o altfel de ceremonie a avut loc în incinta liceului local, de data aceasta cu scopul de a întâmpina cu căldură în parohie un nou oaspete, care purta în sac un alt tip de cadou — o investiţie de anvergură în zonă, ceva nemaivăzut până atunci. Acest vizitator era Wang Jinshu, preşedintele companiei Yuhuang Chemical, cu sediul central în cealaltă parte a lumii, în provincia Shandong, China.

Wang venise să demareze prima etapă în valoare de 1,9 miliarde de dolari pentru o instalaţie chimică pe care Yuhuang o construia în St. James. Yuhuang cumpărase nu doar 1 300 de hectare de plantaţie de trestie-de-zahăr, ci şi liceul din apropiere în care se ţinea ceremonia, permiţând comunităţii să construiască un liceu nou, mai modern. In timp, proiectul urma să creeze numeroase noi locuri de muncă în parohia St. James şi mai multe venituri.

Ce l-a adus pe Yuhuang în zonă era gazul natural ieftin. Era mai rentabil pentru companie să profite de o conductă care aducea gaze de şist, să producă substanţele chimice în Louisiana şi să le trimită în China decât să construiască o instalaţie similară în China. Un

director executiv al companiei Yuhuang a menţionat numeroase motive în favoarea proiectului — de la necesitatea produsului său până la impactul „benefic** asupra relaţiilor SUA—China şi alinierea acestuia la politicile preşedintelui chinez Xi Jinping. Dar baza tuturor acestora era una mai pragmatică — un contract pe 20

de ani pentru gaze naturale ieftine.[1]

In 2019, cu proiectul finalizat în proporţie de 60% şi o a doua fază planificată, dar pe fondul războiului comercial dintre SUA— China, Yuhuang a considerat că este prudent să se asocieze cu o companie americană. Dar ce avusese loc în acea noapte cu patru ani în urmă, în 2015, la liceul din parohia St. James, era parte dintr-un subiect mult mai larg — revigorarea producţiei americane şi competitivitatea sa crescută în economia mondială.

Odată cu revoluţia neconvenţională, poziţia energetică a Americii arăta foarte diferit de ceea ce se aşteptase cu doar câţiva ani în urmă. Producţia de gaze naturale din SUA creştea dramatic. Acelaşi lucru era valabil şi pentru petrol. Importurile de petrol scădeau intr-un ritm accelerat, ca de altfel si banii cheltuiţi de SUA pentru importul de petrol — toate acestea reducând deficitul comercial al ţării. Cu toate acestea, impactul revoluţiei şistului asupra economiei americane a mers şi mai departe.

In 2014, Ben Bernanke, proaspăt pensionat din funcţia de preşedinte al Rezervei Federale, descria revoluţia neconvenţională drept „una dintre cele mai benefice evoluţii, dacă nu chiar cea mai benefică'' din economia americană de la criza financiară din 20082009. Acest impact a fost amplificat de natura fluxurilor economice. Creşterea bruscă a activităţii economice stimulate de

gazul şi de petrolul de şist, combinată cu scăderea accentuată a importurilor, şi-a propagat beneficiile prin lanţurile de aprovizionare şi legăturile financiare în întreaga economie a SUA. Acest lucru era foarte diferit de banii care ieşeau din ţară pentru a sprijini dezvoltarea în altă parte sau ajungeau în fondurile suverane de investiţii din ţările exportatoare. Acest flux monetar intern a sporit exponenţial impactul.

Între sfârşitul Marii Recesiuni, în iunie 2009, si 2019,

investiţiile fixe nete în sectorul extracţiei de petrol şi de gaze reprezentau mai mult de două treimi din totalul investiţiilor industriale nete din SUA. Altfel spus, între 2009 şi 2019, creşterile producţiei de petrol şi de gaze au reprezentat 40% din creşterea cumulată a producţiei industriale din SUA.

In termeni practici, aceasta însemna bani care au intrat pentru plata salariilor în toată ţara. Până în 2019, revoluţia neconvenţională susţinea deja peste 2,8 milioane de locuri de muncă.- Existau locuri de muncă în zona câmpurilor petrolifere şi în sectorul gazelor naturale, locuri de muncă în producţia din Vestul Mijlociu de echipamente, camioane şi ţevi, locuri de

muncă în California în scrierea de software şi gestionarea datelor şi locuri de muncă generate de venituri şi de cheltuieli crescute, cum ar fi agenţi imobiliari şi vânzători de automobile. Frapant este faptul că, date fiind conexiunile, impactul economic a fost resimţit în aproape toate statele. Acest lucru a fost valabil chiar şi în statul New York, unde activiştii de mediu şi politicienii au reuşit să determine statul să interzică fracturarea hidraulică şi să împiedice crearea unei noi conducte de gaze naturale care ar fi transportat gaze naturale ieftine de la şistul Marcellus până în Pennsylvania şi în New England, care avea deficit. Lipsa de noi conducte a dus la o
interdicţie în 2019 privind legarea la conducte de gaz pentru locuinţele noi şi întreprinderile mici din districtul Westchester, chiar la nord de New York. Cu toate acestea, chiar si New Yorkul a
înregistrat 40 000 de noi locuri de muncă care susţineau activitatea
în domeniul şisturilor în alte state.[2]

Toată această activitate economică progresivă generează multe venituri federale, estimate la 1,6 trilioane de dolari între 2012 şi 2025.

Şisturile au generat nu doar venituri, ci şi controverse şi opoziţie din partea ecologiştilor pe măsură ce s-au dezvoltat. La fel ca în cazul majorităţii activităţilor industriale importante, problemele de mediu din jurul şisturilor trebuie gestionate corespunzător. In primii ani ai revoluţiei gazului de şist, controversa s-a concentrat în special asupra contaminării apei, fie din procesul de fracturare în sine, fie din epurarea apelor reziduale care ies din puţ. Un deceniu mai târziu, după cum observă Daniel Raimi în cartea sa *The Fracking Debate*, contaminarea apei s-a dovedit a nu fi problema fundamentală de care se temeau unii. Pentru început, fracturarea în sine are loc la câteva mii de metri sub acviferele cu apă dulce. De asemenea, exista opinia că şistul era o activitate din ,,Vestul sălbatic". Dar producţia gazului de şist, la fel ca şi restul industriei petroliere şi a gazelor naturale, este foarte bine reglementată, în acest caz în primul rând la nivel de stat. Unele state au avut nevoie de timp pentru a-şi extinde aparatul de reglementări, pe măsură ce
dezvoltarea şistului lua avânt în zona lor. Cutremurele au
reprezentat un alt motiv de îngrijorare, mai ales după ce replici sau simţit până în Oklahoma. Studiile ulterioare au atribuit aceste cutremure nu forajului, ci mai degrabă eliminării apelor uzate în locuri nepotrivite, provocând

alunecarea formaţiunilor de rocă şi, astfel, seisme. In urma unei noi reglementări privind locul în care puteau fi evacuate apele uzate şi la ce presiune, numărul cutremurelor a scăzut brusc. S-au învăţat multe despre gestionarea impactului asupra comunităţilor rurale, inclusiv zgomotul şi numărul de camioane pe drumurile locale, satisfăcând în acelaşi timp nevoile acelor comunităţi de locuri de muncă şi de noi surse de venit.

Cea mai importantă problemă se referă astăzi la emisiile de metan ,,scăpate" — practic, scurgeri de gaze naturale din echipamente sau conducte care nu se limitează la şisturi. Londul de Apărare a Mediului a fost printre cei din prima linie care au atras atenţia asupra metanului ca gaz cu un semnificativ efect de seră. Reducerea acestor emisii este acum o prioritate atât pentru autorităţile de reglementare, cât şi pentru industrie şi un punct de interes special pentru Iniţiativa Climatică pentru Gaze şi Petrol alcătuită din 13 companii. Mai mult, Agenţia Internaţională pentru Energie notează: „Metanul este un produs valoros şi, în multe cazuri, poate fi vândut dacă este captat" .[3]

Efectele revoluţiei gazului de şist pentru poziţia comercială a Statelor Unite sunt izbitoare. Folosind 2007 drept bază pentru comparaţie, deficitul comercial al SUA în 2019 era cu 309 miliarde de dolari mai mic decât ar fi fost dacă nu ar fi existat nici o revoluţie a gazului de şist. Fără şisturi, Statele Unite ar fi fost în continuare cel mai mare importator de petrol din lume. De asemenea, ar fi devenit un mare importator de GNL, concurând pentru aprovizionare cu China, Japonia şi alte ţari, adăugând mult la deficitul comercial.[4]

Revoluţia gazului de sist a îmbunătăţit dramatic competitivitatea Statelor Unite în economia mondiala. Ani de-a rândul, investiţiile industriale au ieşit din Statele Unite către ţări cu costuri mai mici din cauza cheltuielilor mai reduse cu forţa de muncă. Dar valul s-a întors. Peste 200 de miliarde de dolari sunt cheltuiţi pentru instalaţii noi şi extinse legate de produsele chimice din SUA.[3] Zeci de miliarde de dolari în plus intră în fabricarea oţelului şi în alte unităţi de producţie şi de prelucrare, precum şi de rafinare şi de infrastructură. Motivul principal este abundenţa gazelor naturale ieftine. Este folosit atât drept combustibil, cât şi ca materie primă pentru fabricarea de produse chimice. De asemenea, ajută la scăderea costului generării de energie electrică.

De ani, compania chimică Dow investise peste graniţe, în

primul rând în Orientul Mijlociu, în căutarea accesului la gaz natural ieftin ca materie primă pentru produsele sale. Dar apariţia gazului ieftin din Statele Unite a atras-o înapoi acasă. De atunci, compania a alocat miliarde pentru extinderea sau pentru construirea de noi instalaţii petrochimice în Statele Unite. Anunţând o extindere de patru miliarde de dolari în Texas, în 2012, Andrew Liveris, directorul executiv de atunci al companiei Dow, declara în 2012: „Lucrurile se schimbă. Ne-am mişcat foarte repede." Şi adăuga: „Dacă mi-ar fi spus cineva acum zece ani că voi sta la acest pupitru făcând acest anunţ, nu l-aş fi crezut".

Dar nu este vorba doar de companiile americane. Producătorii europeni scapă de povara costurilor energetice ridicate ale Europei pentru a investi în Statele Unite, Când a anunţat o investiţie de 700 de milioane de dolari în Corpus Christi, Texas, directorul general al unui producător austriac de oţel a explicat în acel moment că preţul scăzut al gazelor din SUA în comparaţie cu Europa „este marele avantaj economic". Printre cei relocaţi se numără companii de îngrăşăminte din Australia şi companii din domeniul materialelor plastice din Taiwan. După zeci de ani în care
companiile americane au înfiinţat fabrici în China, companiile producătoare chineze au început să creeze noi fabrici în Statele Unite, dintre care Shandong Yuhuang, în regiunea trestiei-dc-zahăr din Louisiana, este un exemplu grăitor.

Desigur, energia ieftină nu a fost singurul motiv. Dar pentru multe companii — americane şi străine — gazul natural ieftin din abundenţă — şi nădejdea că va dura mult timp — este decisiv. Toate acestea fac din gazul de şist un factor esenţial pentru ceea ce s-a numit ,,renaşterea industriei" în Statele Unite şi pentru creşterea competitivităţii Statelor Unite în economia mondială.[0]

- In total, înainte de blocarea economiei din cauza pandemiei de COVID-IV intreaga industrie a petrolului şi a gazelor era responsabilă pentru |*X,T* milioane de locuri de munca în Statele Unite.

Capitolul 4

NOUL EXPORTATOR DE GAZ

A fost nevoie de două apeluri telefonice în 2009 pentru a-1 convinge pe CEiarif Souki să-şi transforme afacerea pe care încerca să o construiască. Unul dintre apeluri a fost de la extrem de Eiotărâtul CEO al companiei independente Chesapeake, una dintre firmele aflate în fruntea dezvoltării gazelor de şist; celălalt, de la una dintre cele mai mari companii din lume, Shell. Amândoi aveau aceeaşi întrebare — ar putea Souki să transforme instalaţia pe care o construia pentru a importa GNL într-o unitate pentru a exporta rezerva tot mai mare de gaze naturale americane?

Souki a fost luat prin surprindere. Aderase la consensul de la începutul anilor 2000 cu privire la lipsa de gaze şi strânsese sute de milioane de dolari şi semnase contracte complexe pornind de la premisa că Statele Unite vor trebui să importe cantităţi foarte mari de GNL. Apelurile insinuau faptul că făcuse un pariu extrem de prost.

Souki, cu părul său lung, costumele la două rânduri şi un uşor accent străin, nu prea se potrivea cu profilul unui prospector din domeniul petrolului şi al gazelor. Crescuse la Beirut, unde tatăl său era corespondentul cu multe relaţii pentru *Newsweek* în Orientul Mijlociu. Souki îşi începuse cariera lucrând pentru o bancă de investiţii din lumea arabă, perfecţionându-şi capacitatea de convingere. Intorcându-se în Statele Unite, a devenit consilier de investiţii, apoi şi-a deschis restaurante în Aspen, Colorado si Los Angeles înainte de a ajunge la Houston, unde a creat o companie pentru a căuta gazele naturale. El si-a numit compania Cheniere — un cuvânt Cajun pentru un teren ridicat într-o mlaştină.

Cheniere nu a realizat nimic din poziţia de companie de explorare. Dar l-a convins pe Souki, ca pe mulţi alţii, că America rămânea fără gaze naturale, dându-i ideea îndrăzneaţă de a importa GNL din întreaga lume. îndrăzneaţă era de fapt un eufemism. Souki fusese proprietar de restaurante, nu avea bani, dar avea nevoie de miliarde de dolari si urma să încerce să facă tranzacţii cu

t f

cele mai mari companii de petrol şi gaze din lume şi cu principalele ţări exportatoare. Deşi nu avea bani, nu-i lipsea încrederea. Totuşi era un novice care încerca să intre într-o mare afacere globală care avea deja o vechime de peste 40 de ani.[1]

In februarie 1959, *The Journal of Commerce*, într-un articol cu titlul ,,Transportoare de metan în largul mării", anunţa că un transportor din cel de-al Doilea Război Mondial transformat si redenumit *Methane Pioneer* pornise din Louisiana către Anglia. Transporta o marfă care nu mai fusese expediată niciodată peste mări — gaz natural lichefiat — GNL. Gazul natural lichefiat este produsul unui proces complex care refrigerează gazul natural la temperaturi extrem de scăzute, până la — 127 °G, comprimându-1 astfel intr-un lichid. Deoarece în forma sa lichidă gazul ocupă doar 6% din spaţiul pe care l-ar avea în starea sa gazoasă, poate fi pompat în tancuri de pe nave frigorifice şi transportat peste oceane şi apoi transformat înapoi în gaz la celălalt capăt şi pompat într-un sistem de conducte în ţara de primire.

Tehnologia fusese dezvoltată în timpul Primului Război Mondial. Dar abia după cel de-al Doilea Război Mondial au început experimentele de lichefiere a gazului pentru a-1 transporta. Adevăratul imbold a fost smogul ucigaş care a învăluit Londra în 1952. Arderea unui gaz mai curat în loc de cărbune pentru a genera electricitate ar fi contribuit la diminuarea poluării, iar GNL putea fi sursa gazului respectiv. A fost nevoie de timp pentru a elabora proiectele şi pentru a găsi materialele potrivite pentru rezervoare. Până în 1959, *Methane Pioneer* era pregătit să navigheze. Acest transport, spunea şeful noii companii, ,,este începutul unei noi ere în care gazele naturale, irosite anterior sau indisponibile din cauza lipsei unor pieţe accesibile în multe părţi ale lumii, vor fi lichefiate şi transportate de petroliere în ţările în care gazul nu este disponibil în mod natural*[4]. Aceasta a fost o descriere destul de bună a ceea ce urma să aibă loc în următoarele câteva decenii.[2]

Cu toate acestea, lucrurile nu au mers pe măsura aşteptărilor. Piaţa mare de desfacere pentru GNL din Marea Britanic şi Europa s-a evaporat în mare parte odată cu descoperirea imensului zăcământ de gaz natural Groningen din Olanda şi apoi cu gazul suplimentar din Africa de Nord şi din subsolul marin din largul coastei de est a Marii Britanii.

Piaţa în creştere a GNL s-a dovedit a fi de cealaltă parte a lumii, ,,miracolul economic*[4] din Asia de Est — Japonia, Coreea de Sud şi Taiwan. Pentru a-şi reduce dependenţa de

petrolul din Orientul Mijlociu, pentru a genera electricitate şi a creşte securitatea energetică şi pentru a reduce poluarea, aceste ţări au încheiat contracte complexe pentru GNL din Indonezia, Malaysia şi sultanatul Brunei. De asemenea, o mică instalaţie de GNL din Kenai, Alaska, expedia cu întreruperi provizii către Japonia.

Această nouă afacere cu GNL a necesitat investiţii foarte mari — în cele din urmă de miliarde de dolari — pentru a găsi, exploata şi pompa gazul; pentru a construi centralele care, la un capăt, să lichefieze gazul şi, la celălalt, să-l transforme înapoi în gaz; şi pentru a construi navele-cisternă special concepute care să facă cursa de mii de mile pe ocean între ele. Având în vedere suma de bani, participanţii de pe piaţă aveau nevoie de încredere pe termen lung. Astfel, s-a dezvoltat un model de afaceri extrem de interconectat, în care diferiţii parteneri investeau în ambele părţi ale lanţului de aprovizionare şi câştigau predictibilitate prin contracte pe 20 de ani. Particulele dintr-un anumit câmp din Indonezia, Brunei sau Malaysia ajungeau în anumite centrale electrice din Japonia, Coreea sau Taiwan. Nu existau cumpărări şi vânzări pe parcurs, nici redirecţionare, nici intermediari. Preţurile erau indexate în funcţie de preţul petrolului. Dacă preţul petrolului creştea, creştea şi preţul gazelor naturale lichefiate. Dacă preţul petrolului scădea, scădea şi preţul gazului.

Pe această bază s-a transformat industria GNL într-o afacere înfloritoare. Pentru mai mulţi ani, aceasta a fost în mare parte legată de Asia. Apoi emiratul Qatar a transformat-o într-o afacere globală. Qatar este o peninsulă plată, nisipoasă, care se proiectează în Golful Persic din partea de est a Arabiei Saudite, In cea mai mare parte a secolului XX a fost o ţară săracă, trăind din pescuit şi culesul de perle. Acest lucru a început să se schimbe odată cu producţia modestă de petrol de la sfârşitul anilor 1960. Dar dezvoltarea rapidă a câmpului nordic, în largul Qatarului, urma să transforme poziţia sa economică şi importanţa sa globală. Câmpul de Nord este considerat cel mai mare câmp de gaz din lume. Separat pe hartă doar de o linie de demarcaţie este imensul câmp South Pars al Iranului.

Qatarul şi companiile cu care a încheiat parteneriate au introdus o scară din ce în ce mai mare la fiecare fază a operaţiunilor GNL, inclusiv în dimensiunea tancului. Obiectivul era acela de a putea expedia competitiv gazul oriunde în lume. Până în 2007, Qatar depăşise Indonezia pentru a deveni cel mai mare furnizor de GNL din lume. Era pregătit să înceapă exporturi mari către Statele Unite pentru a ajuta la

atenuarea anticipatului deficit intern de gaze ce pusese stăpânire atât de mult pe industria energetică americană.

Aceasta era afacerea globală în care Souki voia să se arunce. El şi-a propus să construiască o instalaţie de regazificare — sau mai multe. Acestea urmau să ia gazul natural, care fusese lichefiat în Qatar, în Trinidad sau în altă parte, şi să-l transforme înapoi în formă gazoasă, astfel încât să poată fi introdus într-o conductă şi trimis consumatorilor americani.

Pentru noile sale terminale, Souki a identificat amplasamente pe coasta Golfului Mexic în SUA. Dar încă îi lipsea ceva foarte important — banii. Câteva zeci de investitori i-au arătat uşa cu diferite grade de politeţe şi de neîncredere; doar unul a ţipat la el. Dar ştia pe cineva care avea capital, un alt antreprenor neobişnuit — Michael Smith.

Smith se mutase iniţial în Colorado pentru a studia medicina veterinară. In schimb, ajunsese să lucreze în domeniul imobiliarelor din Colorado. Apoi a auzit că se descoperise petrol şi a investit 10 000 de dolari in unele concesiuni petroliere din apropiere. Compania pe care a clădit-o a fost în cele din urmă vândută cu 410 milioane de dolari. Apoi s-a întors la afacerea cu energia, de data aceasta în largul Golfului Mexic. Prezentarea lui Souki a coincis cu propria gândire — că urma o criză a gazelor. Gazul american şi producţia de gaze a lui Smith în Golful Mexicului, aşa cum declara mai târziu, ,,eşua lamentabil".[3]

Souki şi Smith au încheiat un partencriat. Smith a preluat controlul asupra uneia dintre amplasamentele propuse, Freeport, la aproximativ 113 kilometri sud de Houston. Souki a continuat un proiect în Sabine Pass, Louisiana, la graniţa cu Texas. Două companii internaţionale importante au semnat contracte pe 20 de ani pentru a utiliza instalaţia Sabine Pass a companiei Chenierc pentru a regazifica GNL-ul livrat din celelalte părţi ale lumii. Pieţele financiare luau acum în serios compania Cheniere. Preţul acţiunilor sale crescuse de 25 ori şi apoi a căzut la jumătate. Michael Smith a adus investitori importanţi pentru unitatea sa din Freeport. Lucrările au început la ambele amplasamente. Până în 2007, de zece ori mai multe proiecte de regazificare erau propuse de alte grupuri. In 2008, preţurile gazelor naturale atinseseră un vârf de aproape 9 dolari la circa 30 de metri cubi, oferind o ,,dovadă" suplimentară a deficitului şi, astfel, necesitatea de a importa GNL. Dar până în 2008, puterea financiară a companiei Cheniere începuse să fie ţinta scepticismului, iar preţul acţiunilor sale era în cădere. Souki însuşi era tot mai descurajat privind perspectivele afacerii sale, în timp ce

continua să citească şi să audă despre tot mai multe noi descoperiri de gaze în Statele Unite, ceea ce putea însemna o cerere mai mică pentru importurile de GNL.

Apoi, în primăvara lui 2009, Souki a fost sunat de Aubrey McClendon, directorul general al companiei Chesapeake, care se afla în fruntea dezvoltării industriei gazelor de şist şi acumulase numeroase şantiere de foraj.

,,Hei, puteţi să lichefiaţi la Sabine Pass?", a întrebat McClendon.

„De ce întrebi?", a răspuns Souki.

McClendon a explicat mai clar — ar putea Cheniere să construiască un terminal de export pentru Chesapeake, astfel încât să poată găsi pieţe în afara Statelor Unite ale Americii pentru cantitatea de gaz în creştere şi să ajute la eliberarea presiunii tot mai mari a excesului de resurse?

In ciuda îngrijorărilor sale tot mai mari, Souki era încă uimit; Cheniere miza totul pe un terminal de import, nu pe un terminal de export. Iar construirea unui terminal pentru lichefierea gazului pentru export putea fi literalmente de zece ori mai scumpă decât o instalaţie de regazificare a importului. Apoi Shell a sunat pentru a pune aceeaşi întrebare. Acest lucru trebuia luat în serios, pentru că
Shell nu era un antreprenor, era o companie petroliera şi de gaze
imensă şi unul dintre liderii de piaţă în GNL. Aceste apeluri au tras un semnal de alarmă că rezervele Statelor Unite creşteau mult
mai repede decât putea absorbi piaţa — ceea ce însemna că n-ar mai fi existat o piaţă în SUA pentru GNL importat.

Echipa Cheniere a început să lucreze la cifre. Până în primăvara lui 2010, Souki a prezentat consiliului de administraţie al Cheniere un plan pentru transformarea Sabine Pass intr-o instalaţie de lichefiere — cel puţin opt miliarde de dolari pentru prima fază. Consiliul a fost surprins. Părea prea frumos ca să fie adevărat. Dar, au concluzionat membrii consiliului, cifrele erau promiţătoare.[4]

Conform Legii privind gazele naturale din 1938, guvernul federal trebuia să aprobe exporturile de gaze. Cererea companiei Cheniere a fost temeinică şi nu a atras prea multă atenţie. La urma urmei, întregul plan a fost considerat nerealist. Cererea a trecut uşor şi, în 2011, Cheniere a primit aprobarea. In acelaşi an a obţinut primul din mai multe angajamente de a cumpăra GNL de la Sabine Pass. Erau cumpărători din Spania până în India.

Michael Smith a recunoscut aceeaşi situaţie radical schimbată

din cauza acumulării de gaze de şist. ,,Entuziasmul pentru regazificare dispăruse", spunea el. „Piaţa dispăruse." La scurt timp după Cheniere, şi Freeport a depus o cerere către guvern pentru aşi transforma unitatea de import într-o unitate de export. Dar, spre deosebire de Cheniere, nu a primit aprobare imediat. Nimic nu părea să se mişte. Cineva i-a explicat lui Smith, care era foarte frustrat: ,,In Washington, prima cerere este doar o cerere. A doua cerere este politică publică." întregul proces care durase pentru Cheniere nouă luni avea să dureze aproape patru ani pentru Freeport. Acelaşi lucru a fost valabil şi pentru alt proiect pionier, Sempra LNG în Cameron, Louisiana, precum şi pentru alte proiecte mai noi. Toţi au trebuit să aştepte.[5]

Ulterior aprobarea Cheniere a declanşat o furtună de critici şi opoziţie. Senatorii au protestat împotriva deciziei. Unele companii producătoare, în special din industria chimică, s-au temut că instalaţiile de export vor devia aprovizionarea cu gaz pe care se bazau şi vor creşte costul gazului, ameninţând miliardele de dolari pe care le investeau în noi uzine. Lor li s-au alăturat aliaţi mai puţin probabili — grupuri ecologiste care s-au opus cu totul exploatării gazelor de şist. O organizaţie de mediu a înregistrat metodic o reclamaţie oficială practic la fiecare cerere de export care trecea prin procesul de reglementare.

Dar opoziţia companiilor producătoare s-a risipit în faţa dovezilor — o creştere continua a resurselor de gaze naturale şi persistenţa preţurilor scăzute. Ceea ce a pus în cele din urmă capăt controversei si a atenuat temerile industriei a fost formularea unei politici de export de către Departamentul Energiei. In timp ce declara că piaţa oferă „cele mai eficiente mijloace de alocare a rezervelor de gaze naturale", promitea ₜ,o intervenţie" care ar „proteja publicul" în cazul unei crize. O astfel de intervenţie era foarte puţin probabilă, dar protecţia era acolo. Aprobările urmau să vină, iar Freeport putea începe în cele din urmă construcţia proiectului său de 13 miliarde de dolari, în 2014. Sempra a început în acelaşi an.[6]

Nici o ţară n-a beneficiat mai mult de pe urma afacerii globale în creştere cu GNL decât Qatarul. Astăzi are cel mai mare venit din lume pe cap de locuitor şi un fond suveran de investiţii de 350 de miliarde de dolari — totul pentru o ţară cu aproximativ 300 000 de cetăţeni (si mai mult de două milioane de străini care lucrează în Qatar). Bogăţia generată de GNL finanţează reţeaua de televiziune globală Al Jazeera. De asemenea, finanţează un centru educaţional şi campusurile din Orientul Mijlociu ale mai multor instituţii de

învăţământ — Facultatea de Medicină Weill Cornell, Universitatea Georgetown, Texas A&M, Northwestern şi Carnegie Mellon, împreună cu Universitatea Calgary din Canada, University College din Londra şi Universitatea din Aberdeen.

Afacerea GNL se extinde tot mai mult la nivel global. Proiecte noi de export se dezvoltă în Egipt, Trinidad, Oman, Israel, Angola, Nigeria, Canada, Mozambic şi Rusia. Amploarea mult extinsă şi lista tot mai mare de noi cumpărători au schimbat piaţa. Rămân contractele pe termen lung si se semnează altele noi. Dar unele GNL au început să fie comercializate diferit - vândute pe termen

scurt. încărcăturile pornesc către o destinaţie şi apoi, odată cu venirea unei noi oferte, îşi schimbă cursul către alta şi apoi schimbă din nou cursul. GNL nu mai era acum doar o afacere integrată; devenea, de asemenea, o piaţă competitivă de cumpărători şi vânzători.

In 2019, după o investiţie de peste un sfert de trilion de dolari, Australia a depăşit Qatarul, pentru a deveni cel mai mare furnizor de GNL. Qatar nu avea de gând să rămână pe locul doi. A ridicat o limită autoimpusă şi a anunţat planuri de a creşte capacitatea de producţie pentru a recâştiga prima poziţie.

Dar o nouă eră a început pentru GNL în februarie 2016. După ce devenise o investiţie în valoare totală de 20 de miliarde de dolari, primul transport de GNL din SUA a părăsit Sabine Pass de la Gheniere către Brazilia. De atunci, cu precizia unui ceas, la fiecare câteva zile, petroliere de circa 300 de metri plecau din docul de la Sabine Pass către restul lumii. Furnizorii şi consumatorii de gaze naturale din Asia, Europa, Africa, America Latină, America de Nord si Australia erau acum conectaţi într-o reţea globală de

t *t* t CJ

comerţ.

Freeport şi Sempra Cameron au început să exporte în 2019. încep să se construiască mai multe uzine în Statele Unite. Per total, acest lucru va transforma Statele Unite în unul dintre cei mai importanţi exportatori de GNL, alături de Qatar şi Australia.

Odată cu administraţia Trump, GNL a devenit un instrument în conflictul comercial. Această administraţie — şi Donald Trump însuşi — era obsedată de deficit în balanţa comercială cu ţările

individuale si nici un deficit nu se contura mai mare decât cel cu

China. Administraţia a confiscat exporturile de energie din SUA, în special de GNL, ca o modalitate de a ajuta la reducerea deficitelor comerciale. Administraţiile anterioare promovaseră şi ele exporturile SUA, de la aeronavele Boeing la porumb şi carne de porc.

Insă diferit în cazul acesta era faptul că Donald Trump s-a transformat el însusi în cel mai mare vânzător de GNL din America. Când prim-ministrul Indiei, Narendra Modi, a venit la Washington, Trump i-a spus că aşteaptă cu nerăbdare să ,,exporte mai multă energie americană către ţara dumneavoastră*', inclusiv ,,contracte majore pe termen lung pentru achiziţionarea de gaze naturale americane, care sunt negociate chiar acum**. El a adăugat o glumă: ,,încercăm să creştem puţin preţul**.

Asta a fost într-o zi de luni. Vineri, în aceeaşi săptămână, Trump îl primea în vizită pe preşedintele Coreei de Sud, Moon Jae-in, la Washington. Coreea de Sud era încă o ţară al cărei surplus comercial cu Statele Unite îl irita pe Trump. întâlnirea trebuia să se concentreze asupra ameninţării nucleare din partea Coreei de Nord. Dar preşedintele nu a pierdut timp şi a dat prioritate renegocierii relaţiei comerciale SUA- Coreea — „un acord dur pentru Statele Unite**, l-a numit el. ,,Statele Unite au multe, multe deficite comerciale cu multe, multe ţări şi nu putem permite acest lucru**, spunea preşedintele. ,,Vom începe cu Coreea chiar acum." De fapt, acel mesaj fusese deja transmis. Cu cinci zile în urmă, Coreea, unul dintre cei mai mari cumpărători de GNL din lume, semnase un contract pe 20 de ani pentru GNL american în valoare de peste jumătate de miliard de dolari pe an./

Aceşti lideri străini s-ar putea să fi fost puţin derutaţi de comentariile lui Trump, din moment ce nu Guvernul Statelor Unite negocia contracte cu GNL. Dar mesajul era clar: celelalte guverne trebuiau să-şi împingă companiile să cumpere GNL din SUA.

Cu toate acestea, poziţia administraţiei Trump a creat o oarecare nedumerire. ,,De ani întregi discutăm cu ruşii şi chinezii să nu privim comerţul cu energie în termeni politici*', spunea directorul general al uneia dintre marile companii petroliere. ,,Dar acum preşedintele SUA face exact asta, iar ruşii şi chinezii ne-ar putea spune: «V-am spus noi» A[8]

Capitolul 5

ÎNCHIDERE SI DESCHIDERE: MEXIC SI BRAZILIA '

Revoluţia şisturilor din SUA se extinde în Mexic. Dar nu gazul natural sub formă licliefiată — GNL — este cel exportat. Până în 2019, exporturile SUA de gaze naturale către Mexic prin conducte au fost mai mari decât toate exporturile combinate de GNL. Statele Unite livrează 60% din totalul rezervelor de gaz ale Mexicului şi 65% din cele de benzină. Aceasta face parte din noua hartă a integrării energetice nord-americane.

De la naţionalizarea sectorului petrolier mexican în 1938, această industrie a fost monopol guvernamental. Pemex, compania petrolieră de stat, era responsabilă pentru tot, de la foraj la benzinării. Mexicul fusese unul dintre cei mai mari producători de petrol din lume, cu venituri din petrol ce asigurau 30—40% din bugetul naţional. Dar producţia scădea puternic. Industria suferea din cauza lipsei de tehnologie, a unui deficit uriaş de investiţii, a unei poveri agonizante din cauza datoriilor, a rigidităţii birocratice, a corupţiei şi a controlului unui puternic sindicat muncitoresc. Fără reforme majore şi în lipsa unei deschideri către lume, degradarea continua.

Mexicul pur şi simplu nu putea veni cu investiţia necesară. In acelaşi timp, ţara devenea o platformă importantă de producţie pentru export la nivel mondial. Nissan a anunţat că se aşteaptă să producă mai multe maşini în Mexic decât în Japonia. Până în 2018, Mexicul era al şaptelea cel mai mare producător auto din lume şi al patrulea cel mai mare exportator auto, după Germania, Japonia şi Coreea de Sud. Comerţul cu Statele Unite a crescut de la 248 de
j
miliarde dolari în 2000 la 614 miliarde dolari în 2019, ceea ce a transformat Mexicul în cel mai mare partener comercial al

Statelor Unite, Dar resursele de energie nesigure şi costisitoare au împiedicat Mexicul să fie competitiv în economia globală, afectând creşterea economică si crearea de locuri de muncă, O mare industrie offshore producea cantităţi substanţiale de petrol în apele Statelor Unite din Golful Mexic. In sectorul mexican învecinat, în ciuda unei structuri geologice similare, nu exista practic nimic. Pemex nu avea nici banii, nici tehnologia pentru a se aventura în apele adânci sau nici măcar pentru a-şi dezvolta pe deplin rezervele din apele prea puţin adânci.

Şistul geologic Eagle Ford continua până în Mexic. Dar nu exista o capacitate internă de a debloca rocile de şist ale Mexicului. Cu toate acestea, dezvoltarea resurselor Mexicului devenea cu atât mai presantă cu cât revoluţia şisturilor din Statele Unite cunoştea o mai mare viteză şi amploare.[1]

Partidul Revoluţionar Instituţional (Partido Revolucionario Institucional sau PRI) a dominat politica mexicană în cea mai mare parte a secolului XX şi cel care a naţionalizat industria în 1938 a fost un preşedinte PRI. A fost nevoie de un nou preşedinte PRI - Enrique Pena Nieto — pentru a negocia un consens privind reforma industriei petroliere. Cu toate că reafirma suveranitatea Mexicului asupra subsolului, amendamentul constituţional din decembrie 2013 deschidea calea către exploatarea acestuia pentru companiile mexicane şi internaţionale. Monopolul Pemex luase sfârşit. Legile ulterioare au permis companiilor să liciteze una împotriva celeilalte pentru drepturi de foraj şi au creat pieţe de energie electrică. Sectorul energetic era acum deschis concurenţei.

Rezultatul a fost un flux de investiţii şi de tehnologie atât din partea companiilor mexicane, cât şi internaţionale. Conform estimărilor, contractele de explorare şi de producţie a produselor petroliere semnate cu companii mexicane şi străine urmau să genereze, dacă lucrurile mergeau bine, investiţii de peste 160 de miliarde de dolari. Statii de benzină noi si moderne răsăreau în toată tara. Au fost construite noi conducte si centrale electrice. Gazele de şist din Statele Unite curgeau în centralele electrice mexicane, înlocuind GNL-ul şi petrolul mai costisitoare. Existau acum bazele pentru a reduce costul energiei electrice pentru consumatori şi industrie şi pentru a face Mexicul mai competitiv în economia mondială.

Cu toate acestea, nu toată lumea susţinea reforma. Cel mai vehement critic a fost Andres Manuel Lopez Obrador — AMLO, pe scurt —, un vechi activist care la un moment dat

trăise într-o baracă în statul tropical Tabasco, lucrând cu indigenii. Ulterior a devenit primarul oraşului Ciudad de Mexico şi apoi, în 2018, la a treia încercare, a câştigat preşedinţia Mexicului. Platforma sa populistă de „autonomie** a revenit la naţionalismul petrolier din anii 1970 şi la ideile cândva populare ale „Lumii a Treia*‘ privind *dependenţa,* care criticau aspru integrarea în economia globală şi duseseră la decenii de inflaţie ridicată şi de creştere lentă în America Latină — si înapoi la anii 1930 si naţionalizarea iniţială a
> r i i *
industriei petroliere mexicane.

AMLO a anulat un nou proiect de aeroport pentru Ciudad de Mexico, pe care fuseseră deja cheltuiţi cinci miliarde de dolari, după „consultarea cu populaţia**, înainte de a deveni preşedinte, printr-un sondaj neoficial care a implicat 1,2% dintre alegătorii înregistraţi. In schimb, el a plănuit să construiască o rafinărie de petrol de opt miliarde de dolari în statul său natal, Tabasco, care urma să coste mult mai mult. In general, obiectivul său numărul unu era reforma energetică. „Tehnocraţii", spunea el, „nc-au înşelat." Pentru el. Pemex si naţionalizarea acestuia erau marile
simboluri ale identităţii naţionale. El a anunţat pompos oferte pentru noua rafinărie de Ziua exproprierii zăcămintelor petroliere, care sărbătoreşte naţionalizarea din 1938, şi a promis că va iniţia o „transformare a Mexicului" — precedenta, în opinia sa, fiind naţionalizarea petrolului din 1938. Investiţiile existente ale companiilor străine şi mexicane, a spus el, aveau să fie „revizuite", dar a închis supapa pentru fluxul de noi proiecte. In schimb, el îşi dorea să redea Pemex — cea mai îndatorată companie din America Latină - locul de campion naţional al monopolului. Pentru a-şi susţine punctul de vedere, a insistat ca Pemex să adauge la sigla sa „pentru recuperarea suveranităţii". AMLO a închis, de asemenea, ofertele concurenţiale pentru noile centrale electrice, ceea ce a dus la creşterea preţului energiei electrice.[2]

Cu toate acestea, în ciuda animozităţii sale fată de integrarea energetică, AMLO nu poate evita realitatea revoluţiei depozitelor de şist. 17 conducte traversau graniţa, transportând gazele SUA în Mexic, si altele care urmau să vină. Aceasta înseamnă că mexicanii aveau să continue să utilizeze gazul natural din SUA pentru a genera cantităţi tot mai mari de electricitate, chiar dacă AMLO încerca să se întoarcă într-un trecut în care Mexicul era mai izolat de economia globală.

In comparaţie evidentă cu declinul din Mexic, producţia de petrol din Brazilia a crescut de peste două ori din 2000, în principal datorită descoperirii si exploatării unor noi rezerve offshore, „pre- salt", ascunse sub straturi groase de sare. Dar legislaţia naţionalistă din Brazilia prevedea ca Petrobras, compania deţinută parţial de stat, să fie operatorul tuturor proiectelor „pre-salt". In timp ce Petrobras avea o experienţă importantă în apele adânci, aceasta era o povară foarte grea de pus pe umerii unei singure companii, situaţie înrăutăţită de uriaşa datorie pe care ar fi acumulat-o în acest timp. In 2016 şi 2017, după punerea sub acuzare a preşedintelui Dilma Rousseff, guvernul brazilian a schimbat abordarea, iniţiind reforme importante care au permis companiilor străine să liciteze pentru a fi operatori în regiunea pre-salt. Rezultatul a fost un val de noi investiţii, de tehnologie şi idei.

Pe 1 ianuarie 2019, la doar câteva săptămâni după instalarea lui AMLO în Ciudad de Mexico, populistul Jair Bolsonaro, fost căpitan de armată transformat în legiuitor, a fost ales preşedinte al Braziliei. El a reuşit să reformeze sistemul de pensii falimentar, care a permis angajaţilor guvernamentali să se pensioneze devreme — în unele circumstanţe, la 56 de ani în cazul bărbaţilor şi 53 în cazul femeilor — si a deschis în continuare Brazilia către economia globală si investiţii internaţionale. Aceste evoluţii au restabilit încrederea în perspectivele Braziliei. Dar reformele ulterioare ale sectorului energetic au fost îngreunate de o politică turbulentă şi de un congres cu mai mult de 20 de partide politice.

Pandemia provocată de coronavirus în 2020 a lovit puternic Brazilia, cumulându-se cu turbulenţele politice. Cu toate acestea, noi investiţii substanţiale s-au îndreptat către offshore-ul cu un potenţial extrem de mare al Braziliei, iar acele ape reprezintă acum una dintre cele mai active zone din industria petrolieră globală.[3]

AMLO şi Bolsonaro, devenind preşedinţii celor mai mari două ţări din America Latină la câteva săptămâni unul de celălalt, îşi conduc naţiunile în direcţii opuse. Când vine vorba de politicile energetice, relaţiile dintre cele două state, Brazilia şi Mexic

sunt
inexistente. Producţia de petrol din Mexic a revenit la nivelul din
1979, în timp ce producţia Braziliei este acum cu 80% mai mare
decât cea a Mexicului - si este în creştere.

⬩⬩Capitolul 6

BĂTĂLIA GAZODUCTELOR

Gazoductcle sunt conectorii, liniile necesare pe hartă care fac legătura între resurse şi pieţe (de desfacere). In deceniile anterioare, abia dacă apăreau în discuţiile publice. „Obţinerea permiselor pentru construirea conductelor", se spunea, „este la fel de interesantă ca şi a privi cum creşte iarba." Dar acest lucru s-a schimbat odată cu propunerea unei conducte, Keystone XL, care trebuia să transporte petrol din rezervele imense de nisipuri petrolifere ale Canadei până la rafinăriile din Statele Unite. Activiştii anticombustibili fosili au blocat construcţia conductelor ce urmau să conecteze noi resurse la pieţe, iar segmentul Keystone cu o lungime de aproape 2 000 de kilometri a devenit simbolul lor mobilizator extrem de vizibil. Mai puţin remarcat a fost faptul că lungimea conductei echivala cu aproximativ o jumătate din 1% din cei peste 321 868 de kilometri de conducte petroliere care se întindeau deja sub solul Statelor Unite.

Canada şi Statele Unite sunt cât se poate de integrate pe harta energetică a Amcricii de Nord. In Canada, progresele tehnologice au dus la creşterea rapidă a producţiei din nisipurile petrolifere, concentrată în primul rând în provincia Alberta. Intre 2000 şi 2019, producţia de ţiţei a Canadei a crescut de peste două ori, ajungând la 4,5 milioane de barili pe zi — mai mult decât Irakul sau Iranul înaintea sancţiunilor. In timp ce o parte era consumată în Canada, cea mai mare parte era exportată în Statele Unite. Canada a furnizat, în 2019, aproximativ 50% din totalul importurilor de petrol ale SUA, un volum de trei ori mai mare decât tot petrolul importat de Statele Unite din ţările OPEC. Creşterea importurilor canadiene era privită drept o contribuţie majoră la securitatea energetică a Statelor Unite. Acest comerţ era, de asemenea, un element-cheie în relaţia comercială de peste 600 de miliarde de dolari între cele două ţări. Intensitatea gazelor cu efect de sera (GES) din nisipurile petrolifere canadiene a scăzut cu peste 20% în zece ani, iar tendinţele actuale indică o diminuare cu cel puţin încă 20%. Deşi nu este bine cunoscut, ciclul de viată al emisiilor GES din unele proiecte mai noi sunt aproape sau la acelaşi nivel cu media celor de la ţiţeiul procesat în America de Nord şi se situează în acelaşi interval ca alte tipuri de petrol brut comercializat la nivel global.

Keystone, a cărui etapă iniţială a fost propusă în 2005, este de fapt o reţea de conducte existente şi viitoare construite de TC Energy, iniţial numită TransCanada. In 2012, când preţul benzinei a atins circa 1,06 dolari pe litru şi părea să crească şi mai mult, preşedintele Obama a zburat la Cushing, Oklahoma, principalul centru pentru conducte şi depozitare a petrolului din Statele Unite. Ieşind cu o privire gravă dintr-un labirint de ţevi uriaşe, a urcat pe podium pentru a inaugura, de fapt, segmentul sudic al sistemului Keystone. ,,0 companie numită TransCanada s-a înscris pentru a construi o nouă conductă pentru a transporta cu o viteză mai mare mai mult petrol de la Cushing la rafinării de ultimă generaţie pe coasta Golfului", spunea preşedintele. ,,Astăzi îmi conduc administraţia să treacă peste obstacolele birocratice şi să facă din acest proiect o prioritate, să meargă mai departe şi să-l realizeze." Apoi a adăugat: „Administraţia mea a aprobat zeci de conducte noi de petrol şi gaze în ultimii trei ani".

Până în acest moment, noul segment al sistemului Keystone- Keystone XL — fusese deja propus pentru a scurta bucata de nord a rutei dintre Canada şi Nebraska. S-au cumpărat ţevi, au fost angajaţi muncitori, dar proiectul a fost blocat de multiple dificultăţi legale şi de reglementare, necesitând mereu o nouă revizuire. Dar aceasta nu a avut loc doar în instanţă. Protestatarii si au legat cu lanţuri de gardul din jurul Casei Albe. Printre ei s-a aflat şi climatologul James Hansen, care a afirmat că aprobarea conductei — care ar fi transportat mai puţin de 1% din petrolul mondial — „ar reprezenta sfârşitul pentru planetă".[1]

Deoarece conducta urma să traverseze o frontieră internaţională, legea impunea ca Departamentul de Stat să-şi dea acordul, inclusiv asupra impactului ecologic. Două eehipe au petrecut în total şapte ani analizând conductele propuse şi, în cele din urmă, în 2015 au publicat un raport suficient de consistent pentru a umple un raft de cărţi — în total 11 volume — conform căruia proiectul ar fi trebuit aprobat şi că nu exista un motiv legat de mediu pentru a nu face acest lucru.[J]

Secretarul de stat John Kerry nu a fost de acord. In ciuda constatărilor Departamentului de Stat, el a respins Keystone XL de teama impresiei defavorabile care ar rezulta, a explicat el. Aprobarea „ar submina credibilitatea şi influenţa Statelor Unite când îndeamnă alte ţări să prezinte acţiuni ambiţioase

şi să depună eforturi pentru combaterea schimbărilor climatice". Decizia sa a fost întâmpinată cu consternare în Canada.[3]

Administraţia Trump a anulat decizia lui Kerry la începutul lui 2017, dar proiectul s-a blocat întâmpinând dificultăţi legale şi probleme de reglementare. In primăvara lui 2020, provincia Alberta şi-a asumat un angajament de şapte miliarde de dolari faţă de Keystone XL. Premierul din Alberta, Jason Kenney, a numit proiectul absolut „esenţial" pentru „viitorul economic al Albertei". TC Energy a anunţat că va începe în sfârşit construcţia. Dar au apărut rapid noi dificultăţi juridice. Intre timp, cantităţi substanţiale de petrol erau transportate către Coasta Golfului pe calea ferată.

Ceea ce a demonstrat în mod clar Keystone este că autorizarea conductelor nu mai e la fel cu a privi cum creşte iarba. A devenit o adevărată dramă politică,

Dakota de Nord a fost însă locul în care lupta anticonducte a atins un nou nivel de intensitate.

Conducta Dakota Access a fost proiectată pentru a transporta aproape 600 000 de barili pe zi din înfloritorul Bakken din Dakota de Nord până la un terminal din Illinois. Bătălia care a urmat a întruchipat ceea ce a devenit o bătălie pentru energie în Statele Unite. Noua hartă a energiei din America de Nord este incompletă fără noi conducte pentru a transporta noi rezerve de petrol şi gaze de la gura puţului in piaţă. Iar cei care se opuneau petrolului şi gazului s-au axat pe blocarea conductelor ca o modalitate de a sufoca industria petrolului şi a gazelor naturale.

Dakota Access, un proiect al Energy Transfer Partners şi al altor companii, ar fi înlocuit 740 de vagoane de petrol pe zi. La începutul lui 2016, conducta de 3,8 miliarde de dolari mergea înainte, aproape fiecare kilometru din cei aproximativ 1 900 fiind finalizat. Trecuse de analizele de mediu şi primise aprobarea Corpului de Genişti al Armatei SUA, care este obligat prin lege să aprobe părţi ale conductelor ce traversează sau trec pe sub râuri şi căi navigabile. De asemenea, compania se consultase cu aproximativ 50 de triburi indiene şi drept urmare realizase 140 de revizuiri de-a lungul rutei.

Ultima porţiune care trebuia finalizată era un segment de circa 400 de metri, care urma să treacă la 30 de kilometri sub matca râului Missouri. Echipa de genişti a armatei a dat aprobarea într- un raport de 1 261 de pagini — aproape o pagină pentru fiecare metru de conductă. Dar apoi tribul Standing Rock Sioux, ai cărui 820 de membri locuiesc într-o

rezervaţie din apropiere, s-a opus, spunând că nu a fost consultat şi că, deşi îngropată adânc sub albia râului, conducta le-ar ameninţa apa potabilă şi ar încălca atât siturile tribale sAcra, cât si Tratatul de la Fort Laramie din 1868. Compania Energy Transfer a răspuns că eforturile sale şi cele ale Corpului de Genişti al Armatei de a se consulta fuseseră respinse de trib, iar conducta traversa terenuri private şi federale, nu terenurile tribului, si erau securizate adânc sub albia râului. Dar apoi protestatari pe jos şi călare au rupt un gard din sârmă ghimpată într-o zonă de construcţie în care funcţionau şase buldozere. Paznicii au încercat să-i alunge cu spray paralizant şi câini de pază. Un regizor activist se afla în prima linie pentru a înregistra evenimentul, Filmarea a devenit virală.[4]

Principalele conducte de ţiţei

Dakota Access şi Keystone XL £ac parte din sistemul de conducte de petrol de peste 321 000 de kilometri al Statelor Unite. Conductele selectate marcate pe hartă transporta petrol din Dakota de Nord, Canada şi bazinul Permian.

bazinul Permian

In cele din urmă, 10 000 de manifestanţi, adunaţi de grupul ecologist Greenpeace, s-au strâns în apropierea zonei, creând un spectacol media ce a durat mai mult de 200 de zile. Pr… Ocasio-Cortez, … nd una „transf… i ani mai târziu v… n autorul principa… oblemele de natu… ri au fost lansate … sţine că „extrac…, apa şi sănătat… a „lupta împotri… ente, un dispozit… aruncat cocktai… tăţile din Dakota … rţelor de ordine … tatarii au încercat să determine o turmă de bizoni să-i atace pe ofiţerii de poliţie. Judecătorii federali au respins contestaţiile organizaţiei Earth Justice.

Dar administraţia Obama, în ultimele sale luni, a intervenit pentru a opri construcţia ultimilor 400 de metri de conductă, anulând atât aprobarea instanţelor, cât şi pe cea a Corpului de

Genisti al Armatei. Câteva luni mai târziu, odată cu schimbarea de la Casa Alba, administraţia Trump a emis un ordin executiv care a anulat închiderea. Intre timp, vremea foarte geroasă şi apoi ameninţarea topirii zăpezii şi inundaţiile au determinat statul să închidă taberele de protest. Ultimii 400 de metri ai conductei de aproximativ 2 000 de kilometri au fost finalizaţi.

Dar bătălia era departe de a se fi încheiat. Protestatarii, activiştii şi aliaţii lor juridici au promis să lupte atât împotriva conductelor noi, cât şi a celor refăcute. La rândul său, Energy Transfer a dat în judecată Greenpeace în temeiul RICO — Legea împotriva corupţiei şi traficului de influenţă, iniţial promovată pentru a combate Mafia. La rândul său, Dakota de Nord a rămas cu o factură de 43 de milioane de dolari ce includea costul curăţării unor cantităti

r t

mari de resturi lăsate de protestatari, care, a declarat un specialist local în gestionarea situaţiilor de urgenţă, lăsaseră ,,mai mult gunoi acolo decât anticipase vreodată cineva* V

Până la sfârşitul lui mai 2017, la patru luni după ordinul executiv care dăduse acordul, primii barili de petrol curgeau prin nou finalizata Dakota Access. Dar conductele vor continua să fie în centrul luptei pentru noi infrastructuri energetice din Statele Unite, luptă stimulată de ciocnirea dintre revoluţia şisturilor şi activismul de mediu.

Capitolul 7

ERA ŞISTURILOR

In august 1946, exact la un an de la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, un petrolier a intrat în portul Philadelphia încărcat cu 115 000 de barili de petrol pentru a fi livraţi la o rafinărie locală. Marfa, încărcată o lună mai devreme în Kuwait, a fost descrisă la acea vreme ca primul „transport semnificativ de petrol din Orientul Mijlociu către Statele Unite”. Doi ani mai târziu, petrolul saudit era importat pentru prima dată, declara cumpărătorul american, „pentru a satisface cererea de produse petroliere din Statele Unite”.[1]

Anul acela — 1948 — a marcat o cotitură istorică. Statele Unite nu erau doar un exportator net de petrol, ci mulţi ani fuseseră, de departe, cel mai mare exportator mondial. Şase din şapte barili de petrol utilizaţi de Aliaţi în timpul celui de-al Doilea Război Mondial proveneau din Statele Unite. Dar acum ţara devenea un importator net de petrol. Până la sfârşitul anilor 1940, cu o dezvoltare economică postbelică înfloritoare şi cu expansiunea suburbiilor dependente de maşini, consumul intern de petrol depăşea rezervele interne.

Două decenii mai târziu, până la începutul anilor 1970, echilibrul între ofertă si cerere de pe piaţa globală a petrolului devenise într-adevăr precar. Acest lucru a pregătit scena pentru criza petrolului din 1973 — Războiul din octombrie şi embargoul pus asupra petrolului arab — care a determinat creşterea bruscă, de patru ori, a preţurilor. Cozile de la benzinării şi preţurile ridicate la benzină au alimentat indignarea publică, iar importurile au devenit o problemă naţională arzătoare în Statele Unite. Criza petrolului a fost un şoc nu numai din cauza impactului economic şi a preţurilor. A însemnat, de asemenea, au spus mulţi, că Statele Unite erau mai slabe, dependente de OPEC, de politicile sale externe şi cu economia vulnerabilă în faţa deciziilor exportatorilor de petrol sau a perturbărilor aprovizionării.

In noiembrie 1973, preşedintele Richard Nixon a proclamat ca obiectiv „independenţa energetică” a SUA în termen de zece ani. Acest obiectiv a devenit mantra fiecărui preşedinte care a urmat după el. Dar realizările nu s-au potrivit niciodată cu retorica. Până în 2005, importurile nete crescuseră la 60% din consumul total şi păreau că vor creşte în deceniile următoare.

Dar apariţia petrolului de şist din următorii câţiva ani a însemnat că Statele Unite puteau deveni din nou chiar exportatoare de ţiţei. Această perspectivă a declanşat o nouă bătălie politică, mai ales că exporturile de ţiţei erau în mare parte interzise din punct de vedere legal.

De ce era interzis exportul de ţiţei? La urma urmelor, Statele L?nite exportă o listă aproape interminabilă de lucruri, de la avioane cu reacţie si substanţe chimice până la soia si filme. Interdicţia era o rămăşiţă a trecutului, impusă în timpul crizei petrolului din anii 1970. Un popor furios ar fî fost şi mai furios dacă petrolul ar fi fost exportat într-un moment în care preţurile creşteau vertiginos. Interdicţia a contribuit, de asemenea, la protejarea sistemului intern de control al preţurilor instituit de administraţia Nixon pentru a combate inflaţia. Au fost permise câteva mici excepţii de la interdicţie. Dar interdicţia nu conta cu adevărat, deoarece Statele Unite erau un importator mai mare, iar petrolul produs pe piaţa internă intra direct în rafinăriile Statelor Unite.

La sfârşitul anilor 1970, preşedintele Jimmy Carter, în ciuda opoziţiei din partea aripii liberale a propriului partid, a început eliminarea treptată a unui sistem complex şi disfuncţional de control al preţului la energie, care a descurajat investiţiile şi a stabilit preţuri diferite pentru acelaşi tip de moleculă. Primul act oficial al lui Ronald Reagan când a devenit preşedinte, în ianuarie 1981, a fost să elimine complet controlul preţurilor la petrol pe piaţa internă. In toamna următoare, fără scandal sau mare zarvă, administraţia Reagan a pus capăt şi restricţiilor la exportul de produse petroliere — benzină, motorină şi combustibil pentru avioane şi alte produse care trecuseră prin procesul de rafinare. Nimeni nu a părut să observe. Dar interdicţia de a exporta ţiţei a rămas. Lucrurile s-au blocat în acel punct până la apariţia bruscă a petrolului de şist. Pe măsură ce volumele creşteau atât de dramatic, s-a făcut auzit un apel de ridicare a interdicţiei de export.[2]

La prima vedere, ar fi putut părea ciudat să exportăm ţiţei când Statele Finite încă importau ţiţei. Răspunsul are legătură cu calitatea petrolului de şist şi cu natura sistemului de rafinare al Statelor Unite. Foarte simplu spus, există o mare nepotrivire. O mare parte din sistemul de rafinare din SUA

este „complex", ceea ce înseamnă instalaţii de prelucrare grea concepute pentru a trata ţiţeiuri de calitate scăzută şi mai grele din Canada, Mexic, Venezuela şi Orientul Mijlociu. De la începutul anilor 1990, peste 100 de miliarde de dolari au fost investiţi pentru reconfigurarea rafinăriilor de-a lungul coastei Golfului şi în Vestul Mijlociu pentru a gestiona aceste ţiţeiuri grele.

Prin urmare, aceste rafinării nu sunt potrivite pentru a face faţă volumelor crescute de petrol de şist mai uşor şi de calitate superioară. Pe măsură ce creşteau cantităţile de ţiţeiuri uşoare, rafinăriile deveneau mai puţin eficiente, traducându-se în pierderi financiare şi, în cele din urmă, costuri mai mari pentru şoferi şi alţi consumatori.

Din punct de vedere economic, cel mai raţional lucru de făcut era ca pieţele să fie lăsate să stabilească unde merge petrolul. Aceasta nu schimba soldul petrolier net al Americii. Dacă Statele Unite exportă 100 de barili de ţiţei uşor dintr-un port de pe coasta Golfului şi importă 100 de barili de petrol mai greu din în altă parte pe aceeaşi coastă, echilibrul petrolului net al SUA este neschimbat. Dar sistemul ar fi mai eficient, iar beneficiile economice pentru toate părţile, inclusiv pentru consumatori, ar fi mai mari.

Politica, însă, era destul de diferită. Spre deosebire de răspunsul calm în faţa liberalizării exporturilor de produse în 1981, exporturile de ţiţei au devenit o problemă politică fierbinte. Cei mai aprigi adversari erau grupurile ecologiste şi aliaţii lor din Congres, care erau împotriva dezvoltării în sectorul petrolului şi al gazelor şi de la acele companii de rafinare, în principal de pe Coasta de Est, ale căror sisteme nu erau „complexe" şi depindeau în schimb de petrol mai uşor şi de calitate superioară.

Rezultatul a fost o dezbatere publică zgomotoasă. Punctul de cotitură a venit în aprilie 2015 când senatoarea Lisa Murkowski, preşedinta Comisiei pentru energie a Senatului, a observat că interdicţia de export ,,echivalează cu un regim de sancţiuni îndreptat împotriva noastră'[1]. De ce, a întrebat ea, ridică guvernul SUA ,,sancţiunile asupra petrolului iranian" ca parte a acordului nuclear din 2015, ,,păstrând sancţiunile împotriva petrolului american?" I s-au alăturat alţi doi senatori când a susţinut că exportul de ţiţei către ,,prietenii şi aliaţii noştri" ar consolida atât securitatea partenerilor americani, cât şi poziţia internaţională a Americii. Uniunea Europeană a difuzat acelaşi mesaj, declarând că exporturile de ţiţei din SUA ar spori securitatea energetică a Europei, ca urmare a mişcărilor Rusiei împotriva Ucrainei în 2014.[3]

Pentru a obţine ridicarea interdicţiei, s-a ajuns la un acord pe Capitol Hill între republicani şi democraţi: eliminarea interdicţiei de a exporta ţiţei în schimbul extinderii şi dezvoltării creditelor fiscale pentru energia solară şi cea eoliană. Acordul a fost promulgat pe 18 decembrie 2015. O săptămână şi jumătate mai târziu, un petrolier a plecat din portul Corpus Christi din Texas transportând o încărcătură de ţiţei de la Eagle Ford cu destinaţia Franţa.

Interdicţia exporturilor de ţiţei era acum de domeniul istoriei. Până în 2019, importurile nete de petrol ale Statelor Unite scăzuserâ de la 60% din totalul furnizat în 2008 la mai puţin de 3%. Şi, chiar dacă Statele Unite au continuat să importe petrol, exportau şi aproape trei milioane de barili pe zi de ţiţei — devenind astfel unul dintre cei mai mari exportatori de ţiţei din lume —, precum şi peste cinci milioane de barili pe zi de produse petroliere.

Aceasta nu a fost doar o chestiune de rezerve suplimentare de petrol. Ceea ce se desfăşura era o schimbare istorică atât în ceea ce priveşte petrolul mondial, cât şi economia globală şi relaţiile de putere din întreaga lume.

Chiar şi în 2003, se considera că preţul pe termen lung al petrolului se situa între 20 si 25 de dolari americani barilul. Dar, mai târziu în acel an şi în 2004, acest preţ, alături de cel al altor mărfuri, a început să crească — şi a continuat să crească. Acest lucru a semnalat o schimbare importantă în economia mondială: intrarea în era grupului statelor BRIC — Brazilia, Rusia, India şi China. Cunoscute sub numele de ,,ţări în curs de dezvoltare*', acestea au fost transformate în „pieţe emergente" de către forţe puternice — creştere economică ridicată, comerţ mondial, pieţe mai deschise, tehnologie şi comunicaţii, prăbuşirea Uniunii Sovietice, deschiderea Chinei şi a Indiei, lanţurile de aprovizionare globale şi puterea dominantă a globalizării.[4]

Creşterea BRIC a fost dramatică. Intre 2003 si 2013, economia Chinei a crescut de peste două ori şi jumătate; cea a Indiei s-a dublat. Economia mondială a crescut cu doar 30%, a Statelor Unite cu 17%, a Europei cu 11% şi a Japoniei cu numai 8%.

Această eră BRIC a fost caracterizată de ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „superciclu de mărfuri** — preţuri ridicate şi în creştere la petrol, cupru, minereu de fier şi alte mărfuri determinate de o creştere economică puternică în aceste ţări. In era BRIC, această creştere a cererii, în special din China, a devenit factorul definitoriu pentru piaţa mondială a petrolului.

Drept răspuns la acest superciclu şi la creşterea preţurilor mărfurilor, companiile şi-au intensificat dramatic investiţiile pentru a produce mai multe mărfuri. Cu siguranţă cererea Chinei va continua să crească. Cum ar putea cineva să gândească altfel? In iunie 2012, o bancă internaţională importantă a convocat conferinţa anuală pentru fondurile speculative şi alţi investitori intr-un centru de conferinţe idilic numit The Grove, în afara Londrei. In grupul despre „Resursele naturale şi superciclul mărfurilor", directorii generali ai unora dintre cele mai mari companii miniere din lume au fost absolut de acord — nu se întrevedea sfârşitul; superciclul de mărfuri nu putea decât să continue, iar preţurile să crească în continuare; şi, prin urmare, companiile lor să-şi extindă în continuare capacitatea de producţie, să cumpere active şi să cheltuiască sume din ce în ce mai mari de bani.

Dar, până în acel moment, superciclul se încheiase deja. Creşterea economică în interiorul grupului BRIC încetinea, ceea ce a însemnat o încetinire în creşterea consumului de petrol şi de alte mărfuri. Creşterea si ţările care alcătuiau BRIC nu aveau să mai fie factorii definitorii pentru petrolul mondial. Factorul definitoriu era de acum şistul american. Alte ţări adăugau noi rezerve, în special Canada, Rusia, Brazilia si Irak. Dar sistul era cel care domina creşterea.

Statele Unite erau acum pe cale să devină unul dintre cei trei mari producători de petrol la nivel mondial, alături de Rusia şi Arabia Saudită. Acest lucru era important nu doar pentru piaţa mondială, ci şi din punct de vedere geopolitic. Maros Sefcovic, la acea vreme vicepreşedintele pentru energie al Comisiei Europene, a declarat în faţa unei audienţe în Washington că, din perspectiva Bruxelles-ului, Statele Unite erau acum o ,,superputere energetică". [3]

Dar ce însemna asta?

Capitolul 8

REECHILIBRAREA GEOPOLITICII

Sankt-Petersburg este atât de departe în nord încât în fiecare iunie, în timpul Nopţilor Albe, soarele de vară abia apune peste ceea ce în vremurile ţariste fusese capitala Rusiei, scurtând întunericul la doar câteva ore. Cu toate acestea, în timpurile moderne, nu doar magia Nopţilor Albe, sau măreţia oraşului şi farmecul palatelor şi al canalelor sale atrag oameni din întreaga lume. In perioada aceasta, aproape 10 000 de oameni sunt atraşi acolo de Forumul Economic Internaţional de la Sankt-Petersburg, care se desfăşoară sub patronajului băiatului de provincie care a reuşit în viaţă, preşedintele rus Vladimir Putin.

In 2013, Putin a împărţit scena cu cancelarul german Angela Merkel. Acesta era momentul în care impactul global al revoluţiei exploatărilor de şist din SUA abia începea să fie recunoscut. Lipsa chimiei dintre cei doi lideri era cât se poate de evidentă; interacţiunea dintre ei a fost tensionată şi rece şi au privit mai mult publicul decât s-au privit unul pe celălalt.

Interviul oficial a fost urmat de întrebări din public. Prima întrebare — despre diversificarea economiei Rusiei, reducerea marii sale dependenţe de mărfuri - a fost adresată preşedintelui Putin. In treacăt însă, cel care a pus întrebarea s-a întâmplat să menţioneze gazul de şist. La auzul acestei întrebări, preşedintele rus a izbucnit. El a lansat un avertisment împotriva unei posibile dezvoltări a exploatării gazelor de şist în Europa de Est, denunţând gazele de şist drept un pericol grav, o ameninţare pentru mediu, un distrugător de pământ si de apă. Gel care a pus întrebarea s-a aşezat imediat pe scaun.

Putin a reacţionat atât de vehement deoarece gazele de şist deveneau şi o chestiune de geopolitică. Căci şisturile reprezentau o provocare pentru Rusia, pe atunci cel mai mare producător mondial de gaze naturale, precum şi cel mai mare furnizor al Europei. In întreaga lume, devenea clar că revoluţia neconvenţională însemna mai mult decât fluxul de petrol şi gaze. Era vorba şi de poziţiile relative ale naţiunilor.

Timp de patru decenii, politica energetică a SUA a fost dominată — şi politica sa externă zădărnicită - de spectrul

crizei şi al vulnerabilităţii, revenind la embargourile petroliere din 1973 şi apoi la Revoluţia din Iran din 1979, care a răsturnat şahul şi l-a adus pe ayatollahul Khomeini la putere. Dar până aici. După cum remarca Thomas Donilon, consilier pentru securitate naţională al preşedintelui Obama, revoluţia şisturilor ,,îi permite Washingtonului să aibă mai multă autoritate în urmărirea şi implementarea obiectivelor sale de securitate internaţională*7 Secretarul de stat Mike Pompco se va exprima ulterior altfel, că revoluţia şisturilor a oferit Statelor Unite o flexibilitate în afacerile internaţionale pe care nu o mai avusese de zeci de ani.[1]

Timp de mai bine de un secol, energia — disponibilitatea, accesul şi fluxurile sale — a fost îmbinată cu securitatea şi cu geopolitica. După cum spunea un studiu realizat de Brookings Institutions: ,,In epoca modernă, nici o altă marfă nu a jucat un rol atât de important în stimularea tulburărilor politice şi economice şi există toate motivele să ne aşteptăm ca acest lucru să continue".[2]

Orientul Mijlociu ocupă un rol central pe piaţa mondială a petrolului, securitatea rezervelor de petrol având o importanţă crucială pentru economia mondială şi reprezentând o prioritate maximă pentru politica externă a Statelor Unite. La începutul Războiului Rece în 1950, când exporturile de petrol din Arabia Saudită au început sa curgă, preşedintele Harry Truman a extins pentru regele Ibn Saud o garanţie explicită de securitate americană. „Nici o ameninţare la adresa regatului tău", scria preşedintele, ,,nu ar putea să apară fără ca aceasta să fie o chestiune de îngrijorare imediată pentru Statele Unite."[3] Acel angajament, la vremea respectivă, menit să împiedice aceste resurse să cadă în mâinile sovieticilor, a continuat după Războiul Rece. Angajamentul actual extins de securitate al SUA cu ţările din Golf este prezent într-o multitudine de acorduri, tranzacţii de arme, schimburi şi referitoare la baze pentru forţele aeriene, terestre şi maritime.

Un element important pe piaţa mondială a petrolului este „capacitatea de rezervă". Aceasta este capacitatea de producţie — adică puţurile de petrol, care nu sunt de fapt în funcţiune, dar care pot fi rapid activate dacă preţurile cresc sau dacă o întrerupere opreşte aprovizionarea în altă parte. Astăzi, cea mai mare parte a capacităţii de rezervă a lumii se află în Arabia Saudită, iar câteva unitâti în Emiratele Arabe Unite si în Kuwait. Datorită acestui fapt, dar şi dimensiunii rezervelor sale de petrol şi capacităţii sale de a creşte sau de a reduce rapid producţia, Arabia Saudită reprezintă factorul de echilibru pe piaţa mondială. Uneori este descrisă drept „banca centrală" a petrolului

mondial.

Natura angajamentului Statelor Unite faţă de securitatea Golfului Persic, amploarea angajamentului SUA şi dimensiunea resurselor regiunii au contribuit la opinia larg răspândită conform căreia Statele Unite în sine depind în mare măsură de Orientul Mijlociu. Cu toate acestea, în 2008, chiar înainte de epoca petrolului de şist, importurile din Golf se ridicau la mai puţin de 20% din totalul petrolului american. După cum s-a menţionat deja, nisipurile petrolifere din provincia Alberta au făcut din Canada, de departe, cel mai mare furnizor pentru importurile SUA. In 2019, doar aproximativ 11% din importurile din SUA proveneau din Golful Persic. La rândul lor, producătorii din Golf se concentrau pe Asia drept cea mai importantă piaţă a lor.

Angajamentul SUA faţă de regiune a rezistat nu pentru că o anumită cantitate de petrol pleca din Arabia Saudită, din Kuwait sau din Emiratele Arabe Unite având drept destinaţie rafinăriile din Statele Unite, ci mai degrabă pentru că aceste resurse sunt esenţiale pentru economia mondială în general şi pentru cei mai importanţi aliaţi şi parteneri comerciali ai Americii. întreruperi ale aprovizionării afectează sistemul global în care America este atât de integrată — cu aproape 30% din produsul intern brut şi aproape 40 de milioane de locuri de muncă rezultate din comerţul cu restul lumii. Chiar dacă SUA nu importă mult petrol din Orientul Mijlociu, o întrerupere a aprovizionării ar duce la creşterea preţurilor globale, inclusiv în Statele Unite.[4]

Cum a schimbat revoluţia şisturilor geopolitica? Studiul de caz numărul unu este Iranul si acordul nuclear din 2015. In 2012 au fost aplicate sancţiuni asupra exporturilor şi a finanţelor iraniene. Scopul a fost de a forţa Iranul la masa negocierilor, aşa cum vom vedea mai târziu. Dar nu era evident că aceste sancţiuni vor funcţiona. Deficitul preconizat în aprovizionarea mondială putea duce la creşterea preţurilor, lovind ţările importatoare de petrol, ducând la inutilitatea sancţiunilor. Cu siguranţă, la asta se aştepta Teheranul când a proclamat cu încredere că noile sancţiuni erau ,,sortite eşecului". Dar creşterea producţiei americane a compensat reducerea exporturilor iraniene. După cum vom vedea mai târziu, sancţiunile petroliere au fost menţinute, susţinute de sancţiuni financiare; iar presiunea economică asupra Iranului a condus în cele din urmă la acordul din 2015 care limita programul nuclear al

Iranului în schimbul eliminării sancţiunilor,[J]

Studiul de caz numărul doi este Europa şi se referă la replica furioasă a lui Putin la Sankt-Petersburg. Ascensiunea şisturilor a fost una dintre cheile diversificării pieţei europene a gazelor şi ale sporirii securităţii energetice. Gând liderii europeni vorbesc despre securitatea energetică, aceştia se concentrează adesea mai puţin asupra petrolului şi mai mult asupra gazelor naturale — si în special pe gradul de dependenţă de gazul rusesc. In calitate de principal furnizor european de gaze naturale, Rusia a avut, în mintea unora din Uniunea Europeană si a multora din Washington, capacitatea de a utiliza aprovizionarea cu gaz ca pârghie pentru obiective politice. Această preocupare a fost amplificată de dependenţa de conducte cu inflexibilitatea lor inerentă.

Intră în scenă gazele de şist din SUA. Mai întâi au eliminat nevoia de GNL în Statele Unite, ceea ce a determinat exportatorii să redirecţioneze o parte din GNL către Europa. Apoi exportul de GNL din Statele Unite a consolidat trecerea la concurentă în Europa — cu gazele din SUA, şi alături de alte resurse de GNL, intrând în concurenţă directă cu gazul rusesc. Cumpărătorii europeni aveau acum mai multe opţiuni, ceea ce însemna diversificarea aprovizionării - piatra de temelie a securităţii energetice. ,,Am avut parte de multe provocări istorice în relaţia cu Rusia", declara ministrul energiei din Lituania. Dar acum, prin deschiderea opţiunii de a importa GNL, continua el, ,,aprovizionarea cu gaze a fost depolitizată".[6]

In martie 2016, un superpetrolier plin cu petrol a părăsit coasta Golfului din Statele Unite şi a traversat Canalul Panama până în Pacific. Destinaţia sa era China. Clientul era Sinopec, una dintre cele două mari companii petroliere ale Chinei şi printre cei mai mari cumpărători de petrol din lume. ,,Exporturile de ţiţei ale Statelor Unite reprezintă veşti bune pentru piaţa globală şi permite rafinăriilor din Asia-Pacific să-si diversifice sursele de

t

aprovizionare", declara un director Sinopec. Câteva luni mai târziu, un alt petrolier a descărcat la Shenzhen primul transport de GNL din Statele Unite în China. Aceste călătorii au demonstrat faptul că presupusa competiţie pe viaţă şi pe moarte cu miză nulă între China şi Statele Unite pentru accesul la energie limitată, atât de clar conturată cu doar câţiva ani în urmă, nu avea să se întâmple. Rezervele mondiale de energie sunt suficiente, iar China şi Statele Unite pot inter acţiona pe piaţa globală cu beneficii reciproce.

Revoluţia şisturilor a eliminat cel puţin o zonă majoră de conflict în relaţiile dintre SUA si China, creând o nouă comunitate de interese între cele două naţiuni - dacă războaiele comerciale şi disputa privind coronavirusul o vor permite.

Datorită şisturilor, Statele Unite sunt,,prezente" în Asia într-un mod nou şi important din punct de vedere strategic pentru multe ţări. Acest lucru oferă diversificare, moderând dependenţa de Orientul Mijlociu şi strâmtoarea Ormuz şi oferind opţiuni pentru GNL. In timp ce Statele Unite sunt doar unul dintre mai mulţi furnizori de petrol şi GNL în India, acest comerţ în creştere a apropiat cele două naţiuni şi a adăugat o dimensiune pozitivă, nouă şi importantă, unei relaţii care fusese controversată în trecut.

Companiile japoneze şi guvernul japonez sunt, de asemenea, dornice să primească exporturi de petrol şi de gaze din SUA. Ei consideră că aceste resurse sunt importante pentru reducerea excedentului comercial al Japoniei cu Statele Unite şi reprezintă o contribuţie majoră la securitatea energetică globală — deoarece Japonia importă 99% din petrol şi 98% din gazele naturale. înainte dc accidentul nuclear din 2011 de la Fukushima, energia nucleară furniza 30% din energia electrică a Japoniei. Până în 2020, nu mai mult de 5% din energia electrică a ţării provenea din energic nucleară. GNL, deja important pentru generarea de electricitate, a acoperit o mare parte a lipsei, fiind răspunzător în 2020 pentru aproape 40% din producţia sa de energie electrică,

Coreea de Sud este, în momentul scrierii acestei cărţi, cel mai mare cumpărător de GNL al SUA. Mai mult, opţiunea gazului american, aşa cum a spus un înalt oficial coreean, „ne ajută să negociem cu furnizorii noştri tradiţionali". Şi, cu cât Corcea de Sud cumpără mai mult gaz de la Statele Unite, cu atât surplusul său comercial este mai mic, ceea ce Seulul nu ezită să sublinieze/

In toamna lui 2018, deşi a trecut aproape neobservat la momentul respectiv, a avut loc un eveniment istoric: Statele Unite au depăşit atât Rusia, cât şi Arabia Saudită, pentru a-şi recâştiga poziţia de cel mai mare producător dc petrol din lume, poziţie pe care o pierduse cu mai mult de patru decenii înainte.

Cât timp şi cu cât va mai creşte producţia americană? Unii spun că este încă devreme în ceea ce priveşte capacitatea de recuperare a resurselor. După cum spunea un inginer petrolist care conducea Permian pentru una dintre marile companii: „In cei 30 de ani de activitate în industrie, Permian este singurul

loc în care, de fiecare dată când făceam o hartă a resurselor, era mai mare decât ultima. Oriunde altundeva, de fiecare dată harta resurselor se micşora."[8]

Cu toate acestea, schimbări în politicile guvernamentale sau în economie ori în ceea ce priveşte infrastructura sau constrângerile de capital ar putea limita creşterea. Opoziţia din partea activiştilor de mediu ar putea deveni mai puternică. O administraţie democrată hotărâta în privinţa unui „Nou pact verde" ar putea ridica obstacole legale şi de reglementare. „Interzicerea fracturării hidraulice" a devenit un refren pentru unii politicieni. Cu toate acestea, majoritatea puţurilor noi forate în Statele Unite au un element de fracturare hidraulică; o astfel de interdicţie ar însemna un val de petrol importat, iar impactul negativ asupra economiei ar fi resimţit în toată ţara. Ar putea fi impuse noi constrângeri geologice care nu sunt prevăzute în prezent. Sau, deşi aproape de neconceput înainte, o epidemie virală ar putea duce la întreruperea cererii, la scăderea preţurilor şi la restrângerea forajelor.

Este extraordinar cc s-a întâmplat dc când a fost forat SH Griffin # 4. Lumea nu a mai văzut niciodată o asemenea viteză sau amploare a creşterii. Este ca şi cum, din punctul de vedere al volumului, Statele Unite ar fi adăugat, în ceva mai mult de un deceniu, echivalentul unei alte ţări mari producătoare de petrol. Şi totuşi, chiar în timp ce producţia de petrol din SUA continua să crească, a apărut o nouă provocare. Revoluţia şisturilor era în căutarea unei noi revoluţii — bazată nu pe o descoperire tehnologică, ci pe economia sa.

Şisturile au fost descrise ca o afacere de producţie. Spre deosebire de puţurile tradiţionale, producţia puţurilor de şist, aşa cum s-a menţionat mai devreme, scade semnificativ în primul an, înainte de a se stabiliza. Astfel, companiile forează în mod constant noi puţuri pentru a compensa declinurile din cele anterioare. Pentru companiile independente, era vorba de creştere, finanţată de investitori şi datorii. Dar apoi creşterea nu a mai fost suficientă. Investitorii care anterior aclamaseră companiile pe măsură ce se străduiau pentru o producţie din ce în ce mai mare, acum le dezaprobau. Companiile, îmbunătăţindu-şi eficienţa, au redus costul unui puţ de la probabil 15 milioane dolari la şapte milioane, dar tot nu a fost suficient. Investitorii îşi voiau banii înapoi; voiau profit din investiţia lor. Când investitorii au analizat companiile de extragere de şist, nu mai era vorba de creştere cu orice preţ, ci mai degrabă cu ce preţ. Pe măsură ce preţurile acţiunilor scădeau, companiile au fost forţate să-şi reajusteze afacerile, să-şi ţină cheltuielile sub control si să funcţioneze în limita

bugetelor — si astfel să ofere rentabilitate investitorilor, fie sub formă de dividende, fie de răscumpărări de acţiuni. Necesitatea reducerii costurilor stabileşte scena pentru fuziuni şi consolidare.[9]

Industria şisturilor s-a schimbat intr-un alt mod. In timp ce companiile independente şi-au redus activitatea, companiile mari au intensificat-o. ConocoPhillips, cândva o companie internaţională, s-a orientat din nou către onshore-ul din America de Nord. Două dintre cele mai mari companii, ExxonMobil şi Chevron, au revenit parţial în America de Nord, direcţionând investiţii semnificative către bazinul Permian pentru a-i creşte din ce în ce mai mult ponderea în portofoliile lor globale. Intr-o măsură mai mică, BP, Shell şi Equinor au urmat aceeaşi direcţie.

După ce s-au făcut toate calculele, creşterea producţiei americane părea destinată să încetinească până la o creştere anuală mult mai mică - mult mai puţin decât ritmul agitat înregistrat în anii precedenţi. Cu toate acestea, chiar şi odată cu încetinirea creşterii, Statele Unite au devenit cel mai mare producător mondial de petrol. Până în februarie 2020 au atins cel mai ridicat nivel de producţie de până atunci — 13 milioane de barili pe zi — mai mult decât Arabia Saudită şi Rusia şi pe cale de a tripla nivelul din 2008.

In acel moment a lovit calamitatea din 2020 — pandemia provocată de noul coronavirus şi oprirea economiei mondiale globalizate, care a zduncinat industria şisturilor aşa cum a făcut-o cu majoritatea industriilor. Ca urmare a unei reduceri drastice a investiţiilor, producţia de şisturi va merge înapoi şi va scădea.
Când creşterea va reveni, va fi intr-un ritm mai lent. Dar, oricare ar fi traiectoria acestei industrii, şisturile constituie de-acum o resursă formidabilă.

Revoluţia şisturilor a transformat piaţa mondială a petrolului şi a schimbat conceptele de securitate energetică. ,,OPEC *versus* non- OPEC", înţelegerea care definise piaţa mondială a petrolului timp de decenii, a fost depăşită de o nouă paradigmă, ,,Cei Trei Mari" — Statele Unite, Rusia si Arabia Saudită. Acest lucru a fost clar evidenţiat de interacţiunea fără precedent dintre Moscova, Riad şi Washington în marea criză a pieţei petrolului din 2020, pe care virusul a dezlănţuit-o si la care ne vom întoarce mai târziu.

9 t

Mai mult, lupta pentru adaptarea la criză a demonstrat dintr-o perspectivă nouă modul în care energia continuă să joace un rol central pentru geopolitică. Cu siguranţă, aşa vede Vladimir Putin lucrurile.

PARTEA A II-A. HARTA RUSIEI

Capitolul 9

MARELE PROIECT AL LUI PUTIN

De la Revoluţia bolşevică din 1917 până la sfârşitul Războiului Rece din 1991, numele „Rusia" era interschimbabil cu „Uniunea Sovietică".- Suprapunerea a funcţionat, deoarece harta Uniunii Sovietice din acel moment se potrivea în linii mari cu cea a Imperiului Rus (cu excepţia Poloniei, care a făcut parte din imperiu la apogeul său), pentru că Moscova juca un rol central — iar cultura şi limba rusă dominau complet Uniunea Sovietică. In 1991, Uniunea Sovietică s-a prăbuşit şi au apărut 15 state independente nou formate, începând cu cel mai mic, Estonia, la Marea Baltică, până la Kazahstan, egală cu India ca suprafaţă geografică.

Cu toate acestea, Federaţia Rusă - Rusia - încă se profilează ameninţător asupra noilor state independente. Se întinde pe hartă, cuprinzând 11 fusuri orare din Europa în vest, până la vârful Peninsulei Ciukotsk în Extremul Orient, la doar 97 de kilometri peste strâmtoarea Bering de Alaska. Populaţia este doar jumătate din cea a Uniunii Sovietice, iar în 2019 economia acesteia era doar puţin mai mare decât cea a Spaniei — deşi Spania are doar o treime din populaţia Rusiei şi a încetat să mai fie o mare putere din secolul al XVIII-lea. Cu toate acestea, Rusia încă mai dispune de puteri formidabile. Are întindere. Are un imens arsenal de arme nucleare şi de rachete, precum şi competenţe cibernetice considerabile. Are hotărârea de a se proiecta pe scena mondială. Şi are resurse naturale — cantităţi deosebit de mari de petrol şi de gaze care contribuie la locul său în lume.

La trei decenii după prăbuşirea Uniunii Sovietice a apărut o

nouă competiţie globală între Statele Unite şi Rusia - nu Războiul Rece al istoriei şi apocalipsa nucleară, dar un Război Rece. Acesta cuprinde conflicte regionale, război informaţional, spaţiu cibernetic, energie si relaţii globale. De la amestecul său în alegerile prezidenţiale din SUA din 2016, „Rusia" a devenit un subiect toxic şi o sursă de mari resentimente la Washington si în politica internă americană.

De-a lungul celor două decenii ca preşedinte, marele proiect international al lui Vladimir Putin a fost reafirmarea influentei
Rusiei asupra restului fostei Uniuni Sovietice, restabilirea Rusiei ca mare putere la nivel global, construirea de noi alianţe şi opoziţia faţă de Statele Unite. Şi, indiferent dacă Rusia este parţial responsabilă sau nu, Putin se poate lăuda cu rezultatele care se
potrivesc obiectivelor sale — divizarea NATO, Uniunea Europeană în derivă şi politica Americii fragmentată, murdară şi polarizată.

Petrolul şi gazul au fost esenţiale pentru revenirea Rusiei şi pentru economia naţiunii. Acestea oferă, de asemenea, o modalitate prin care Rusia poate exercita putere, altfel decât prin forţă militară. După cum spunea Putin: „Petrolul este fără îndoială unul dintre cele mai importante elemente din politica globală, în economia mondială". Odată a fost întrebat dacă Rusia este o superputere energetică. „Aş prefera să ne îndepărtăm de terminologia trecutului", a răspuns el. „«Superputere» era cuvântul folosit în timpul Războiului Rece." A adăugat: „Nu m-am referit niciodată la Rusia ca la o superputere energetică. Dar avem posibilităţi mai mari decât aproape orice altă ţară din lume. Acesta este un fapt evident."[1]

„Faptul evident" se observă limpede în amploarea şi în abundenţa resurselor energetice ale Rusiei, care este unul dintre Cei Trei Mari ai producţiei mondiale de petrol, al doilea cel mai mare producător de gaze naturale (după Statele Unite) şi este în continuare cel mai mare exportator de gaze din lume. Câştigurile din exporturile de petrol şi de gaze oferă baza financiară pentru statul rus şi puterea rusă — în condiţii normale, reprezentând 40— 50% din bugetul guvernului, 55—60% din veniturile din export şi aproximativ 30% din PIB. Cu mult mai mult decât orice altceva, aceste resurse fac din Rusia un jucător important în economia mondială.

Această înzestrare geologică conferă Rusiei prezenţă globală şi îi asigură relaţia economică cu Europa şi legături din

ce în ce mai puternice cu China. Totuşi această dependenţă este, de asemenea, supusă multor dezbateri. Fostul ministru de finanţe şi vicepremierul Aleksei Kudrin şi alţii au susţinut că Rusia depinde prea mult de petrol şi de gaze naturale, împiedicând dezvoltarea unei economii mai echilibrate si mai dinamice.

Aceste dezbateri şi dileme nu sunt noi. De un secol şi jumătate, „Rusia" — indiferent dacă vorbim despre Imperiul Rus, de Uniunea Sovietică sau, din 1991, de Federaţia Rusă — a fost un jucător important pe piaţa energetică mondială, depinzând totodată foarte mult de petrol şi ulterior şi de gaze.

Industria petrolieră a Rusiei a apărut în secolul al XIX-lea, atât în zona care este astăzi Azerbaidjan, în partea de vest a Mării Caspice, în jurul oraşului Baku şi la nord-vest de acesta şi, într-o măsură mai mică, în Kazahstan, pe partea de est a Mării Caspice. Un vizitator britanic la Baku, în anii 1880, se minuna de ceea ce devenise noul „antrepozit de petrol al Europei". Până în 1898,
Rusia depăşise Statele Unite pentru a deveni cel mai mare producător de petrol din lume. Dar după Revoluţia din 1905 — „repetiţia generală", aşa cum o numea liderul bolşevic Vladimir Ilici Lenin — industria petrolieră a Rusiei, odată plină de viaţă, a stagnat şi a decăzut.[2]

In Războiul Civil care a urmat după preluarea puterii în 1917, bolşevicii s-au confruntat cu ceea ce ei au numit ,,penuria de combustibil", o ameninţare descurajantă la adresa revoluţiei lor. „Criza combustibilului trebuie depăşită cu orice preţ", spunea Lenin. ,,Avem nevoie disperată de petrol" şi „vom distruge pe oricine ne va sta în cale." Pentru a ajuta la rezolvarea penuriei de combustibil, bolşevicii au naţionalizat industria petrolieră. [3]

Până la începutul anilor 1920, comuniştii deţineau controlul asupra întregii ţări. In următorii câţiva ani, industria petrolieră şi-a revenit şi Rusia a devenit din nou un jucător pe piaţa globală. La mijlocul anilor 1930, Iosif Stalin, succesorul lui Lenin, a lansat epurări care au cuprins întreaga ţară. Industria petrolieră nu a fost cruţată; poliţia secretă susţinea că a ,,descoperit" o ,,organizaţie contrarevoluţionară, de distrugere şi de spionaj" în întreaga industrie. Multi dintre liderii si muncitorii din industrie au fost fie
7 t
trimişi în lagărele de deţinuţi din gulag, fie executaţi pe loc. Industria sovietică a încetat să mai fie un factor important în lume.[4]

Abia la sfârşitul anilor 1950, mult după sfârşitul celui de-al

Doilea Război Mondial, Uniunea Sovietică a revenit ca exportator de petrol pe piaţa globală. Acest lucru a fost posibil datorită noii producţii în regiunea Volga-Urali şi apoi ca urmare a descoperirii unor noi rezerve în vestul Siberiei. Dar Rusia exporta pe o piaţă globală care era deja suprasaturată cu cantităţi în creştere de petrol din Orientul Mijlociu.

Ga răspuns la creşterea volumului de petrol sovietic, companiile internaţionale au redus preţurile în 1959 şi din nou în 1960. înfuriate de reducerea veniturilor proprii care a rezultat de aici, ţările exportatoare de petrol, conduse de Arabia Saudită şi de Venezuela, s-au reunit pentru a forma o nouă organizaţie, Organizaţia Ţărilor Exportatoare de Petrol — OPEC.

Până la începutul anilor 1970, economia planificată la nivel central a Uniunii Sovietice se ducea de râpă. Nu putea produce bunurile dorite de oameni, iar ce producea era de proastă calitate, cu excepţia sectoarelor specifice, în principal apărarea. Criza petrolului din anii 1970 a venit la timp. Creşterea dramatică a preţurilor la petrol a generat o creştere importantă a veniturilor, care a salvat economia stagnantă şi a ajutat la finanţarea unei mari
armate sovietice. Dar această nouă sansă s-a dovedit doar o }
chestiune temporară.

In 1985 a apărut un nou lider al Uniunii Sovietice, Mihail Gorbaciov. Tânăr şi energic, era hotărât să reformeze economia. Dar soarta era împotriva lui. Anul următor, preţurile petrolului sau prăbuşit, dând o lovitură cumplita economiei sovietice şi marcând începutul a ceea ce Egor Gaidar, fost ministru de finanţe şi prim-ministru în exerciţiu, a numit ,,cronologia prăbuşirii Uniunii Sovietice* V

Veniturile din petrol nu mai puteau masca eşecurile economiei planificate la nivel central. ,,Plănuiam să creăm o comisie", îşi amintea Gorbaciov, ,,pentru a rezolva problema chiloţilor pentru femei. Imaginaţi-vă o ţară care zboară în spaţiu, lansează sateliţi Sputnik, creează un astfel de sistem de apărare şi nu poate rezolva problema chiloţilor pentru femei. Nu avem pastă de dinţi, nici săpun, nici necesităţile de bază ale vieţii. A fost incredibil şi umilitor să lucrez într-un astfel de guvern." Situaţia s-a înrăutăţit. Producţia de petrol a început să scadă rapid. In 1989, preşedintele Consiliului de Miniştri se lamenta: ,,Dacă nu există petrol, nu va exista o economie naţională". în timp ce mai mulţi factori convergeau pentru a determina dispariţia Uniunii Sovietice, declinul preţurilor petrolului a tăiat frânghia de salvare financiară care ţinuse economia pe linia de plutire.[h]

Republica Rusă a fost de departe cea mai mare dintre „republici" - adică state — care făcea parte din URSS, Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice. Toate republicile aveau parlamentele şi agenţiile lor guvernamentale, dar nu aveau nici o putere reală. Insă acum, nemaifiind un instrument de mucava al guvernării sovietice, Republica Rusă şi-a impus o nouă autoritate. A preluat controlul asupra activelor sovietice de petrol şi de gaze din interiorul teritoriului său şi a veniturilor din petrol care se îndreptaseră către guvernul sovietic unional. Boris Elţîn, preşedintele Republicii Ruse, şi nu Mihail Gorbaciov, se ocupa acum de banii din petrol.

In decembrie 1991, Elţîn şi preşedinţii parlamentelor ucrainean şi bielorus s-au întâlnit într-o pădure, la o cabană de vânătoare. Pe parcursul unei nopţi, ajutaţi de cantităţi mari de vodcă şi de şampanie sovietică, au ajuns la un acord uimitor: invocând statutul celor trei „republici" drept „state fondatoare ale URSS" în 1922, au declarat că „URSS îşi încetează existenţa ca subiect al dreptului internaţional şi ca realitate geopolitică".

Pe 25 decembrie 1991, Gorbaciov a transmis la televizor ceea ce unul dintre asistenţii săi a numit „certificatul de deces" pentru Uniunea Sovietică — aceasta se autodizolva. Fostele „republici" constitutive lipsite de putere urmau să devină naţiuni independente. Federaţia Rusă, aşa cum a devenit cunoscută, avea sa fie principalul legatar al Uniunii Sovietice. Acest lucru, printre altele, a necesitat transferul codurilor foarte importante care controlau dispunerea şi utilizarea imensului arsenal de arme

nucleare. Dar ostilitatea dintre Gorbaciov si Eltîn era de asa natură

» » »

încât nu se puteau pune de acord cu cine se va duce la biroul cui din Kremlin pentru a face transferul. In cele din urmă, două grupuri de ofiţeri - unul reprezentând Uniunea Sovietică, iar celălalt Federaţia Rusă — s-au întâlnit intr-un hol de la Kremlin pentru predarea codurilor, un eveniment epocal marcat doar de un schimb rapid de saluturi/

Dezintegrarea Uniunii Sovietice a fisurat edificiul unitar al industriei petroliere. Baza originală de pe partea de vest a Marii Gaspice se afla acum în noua naţiune independentă a Azerbaidjanului. Petrolul de pe partea estică a Mării Gaspice aparţinea acum Kazahstanului, recent independent. Destrămarea structurilor economice sovietice a lăsat gigantica industrie petrolieră din vestul Siberiei fragmentată şi în haos. In timpul ,,privatizării spontane" din anii 1990, un deceniu care a devenit cunoscut sub numele de ,,sălbaticii ani 1990“,

însăşi industria petrolieră din Rusia a fost pusă la bătaie. Au început să apară noi companii petroliere, care adunau active.

In decursul celor zece ani, economia şi-a revenit, au început să se contureze bazele unei economii de piaţă, şi odată cu aceasta a revenit şi optimismul. Se vorbea despre un *ciudo* — un miracol economic rus — evocând ,,miracolele economice*' din Europa de Vest şi Japonia după al Doilea Război Mondial.[8] Dar apoi, în august 1998, criza financiară asiatică a cuprins Rusia. Rubla s-a prăbuşit, la fel şi preţurile petrolului, secând veniturile guvernamentale. Noua economie a încetat să mai funcţioneze şi oamenii nu erau plătiţi. Credibilitatea administraţiei Elţîn a fost spulberată. Vremea lui Elţîn trecuse.

In 1976, ştirile de seară din Leningrad anunţau că un judocan local necunoscut anterior câştigase un concurs şi ,,intrase în rândurile campionilor“. Anticipa că oamenii vor auzi mai multe despre el în viitor. Acesta era Vladimir Putin, de 23 de ani. Mai apoi, el s-a alăturat KGB-ului, care l-a trimis ca agent în Germania de Est. In 1990, după dispariţia respectivei ţări, a ars în grabă dosarele secrete ale KGB-ului si a condus acasă cu un suvenir valoros — o maşină de spălat transportată pe capota autoturismului său. Oraşul său natal nu mai era acum cunoscut sub numele de Leningrad, ci din nou ca Sankt-Petersburg. A mers să lucreze pentru primarul reformist şi a devenit viceprimar.[9]

In 1996, după ce primarul nu a mai fost reales, Putin s-a trezit şomer. S-a apucat să studieze pentru obţinerea unei diplome la Institutul geologic local. De asemenea, a plecat la Moscova în căutarea unui loc de muncă. Rezultatul va fi o avansare meteorică în eşaloanele guvernamentale până când, în cele din urmă, în 2000, a devenit succesorul desemnat al lui Elţîn ca preşedinte al Rusiei. Odată ajuns la Kremlin, obiectivele lui Putin au fost să reimpună ordinea, să stabilizeze economia, să reînnoiască autoritatea statului şi să restabilească Rusia ca jucător important în lume. In cele două decenii care s-au scurs de atunci, Putin a dovedit că este, conform predicţiei din 1976, un judocan campion, dar la scară globală, valorificând punctele slabe sau greşelile altor ţări, profitând de ocazii şi de deschideri. Energia a jucat un rol esenţial pentru întreaga sa agendă. El a înţeles puterea care decurgea din petrolul şi gazul Rusiei. Interlocutorii occidentali erau în mod constant surprinşi de cunoştinţele sale temeinice despre industria energetică şi pieţele energetice şi fluenţa cu care discuta despre complexităţi - în egală măsură asemenea

unui CEO, declarau aceştia, dar şi asemenea unui sef de stat.

Sub conducerea lui Putin, guvernul şi-a reafirmat controlul asupra industriei energetice. Mihail Hodorkovski, şeful companiei Iukos, una dintre cele mai mari dintre noile companii petroliere şi printre cei mai puternici dintre noii oligarhi, l-a provocat direct pe Putin şi a ajuns să petreacă zece ani într-o închisoare. Activele Iukos au fost absorbite de compania de stat Rosneft. Directorul general al companiei este Igor Secin, fost viceprim-ministru, care lucrase cu Putin în primăria din Sankt-Petersburg la începutul anilor 1990. In 2013, Rosneft a preluat o companie importantă, TNK-BP, printr-o tranzacţie de 55 de miliarde de dolari, care a transformat-o intr-un producător de petrol mai mare decât ExxonMobil. In 2016 a achiziţionat o altă companie, Başneft. Astăzi Rosneft produce 40% din cantitatea totală de petrol a Rusiei. Guvernul deţine puţin peste jumătate din companie şi pachetul majoritar de acţiuni.

In mod similar, guvernul rus deţine pachetul de control în uriaşa companie de gaze Gazprom, condusă de Aleksei Miller, care lucrase de asemenea cu Putin în primăria din Sankt-Petersburg la începutul anilor 1990. In 2005, Gazprom a achiziţionat Sibneft de la un alt oligarh, fiind redenumit Gazprom Neft. Directorul său general Aleksandr Diukov, condusese portul din Sankt-Petersburg. Astăzi a mai rămas doar o mână de companii petroliere private. LUKOIL este cea mai mare. Directorul general, Vaghit Alekperov, şi-a început cariera lucrând în larg în Marea Caspică şi apoi în vestul Siberiei înainte de a veni la Moscova ca ministru adjunct al energiei la sfârşitul anilor 1980, unde a avut ideea de a fonda o companie petrolieră în stil occidental în Rusia.

Atât Mihail Gorbaciov, cât şi Boris Elţîn au avut ghinion când a fost vorba de petrol, cu prăbuşiri ale preţurilor care au dus la scăderea economiei. In schimb, Vladimir Putin a avut foarte mult noroc, deoarece preţurile la petrol şi-au revenit când a ajuns el la putere, în 2000, şi au continuat să crească în epoca BRIC. Producţia, care scăzuse aproape la jumătate odată cu prăbuşirea Uniunii Sovietice, şi-a revenit. Acest lucru a fost posibil prin noi investiţii, inclusiv din partea companiilor occidentale, care au adus şi tehnologia, şi practicile — excluse în timpul sovieticilor —, iar acestea s-au adăugat la capacităţile sovietice tradiţionale. Până la sfârşitul lui 2018, producţia rusă a atins 11,4 milioane de barili pe zi, la fel de mare ca în punctul de vârf al Rusiei sovietice.

Valoarea exporturilor de petrol din Rusia a crescut de opt ori între 2000 si 2012, de la 36 de miliarde de dolari la 284 de miliarde de dolari pe an. Valoarea anuală a exporturilor de

gaze în aceeaşi perioadă a crescut de la 17 miliarde de dolari la 67 de miliarde de dolari. Pe măsură ce veniturile din petrol şi gaze au crescut, Rusia a trecut de la vulnerabilitate la putere economică, achitarea datoriilor internaţionale, creşterea salariilor si a nivelul de trai, creşterea pensiilor, economisirea de bani în fonduri de „stabilizare", cheltuind mai mult pentru apărare şi finanţându-şi revenirea ca o mare putere.

Rusia a fost un beneficiar important al superciclului de mărfuri în era BRIC şi al cererii puternice din partea ţărilor emergente care l-au definit. Mai mult decât orice, asta însemna China si creşterea sa economică intensă. Un viceprim-ministru, în biroul său din Piaţa Veche din Moscova, a fost la un moment dat întrebat despre ce urma să se întâmple în economia Rusiei. A făcut semn spre fereastră şi a arătat spre est.

,,Spune-mi ce se va întâmpla în China'*, a răspuns el.[10]

- De exemplu, cartea distinsului diplomat şi istoric George Kennan privind politica externă sovietică a fost intitulată *Russia and the West under Lemn and Stalin.*

Capitolul 10

UCRAINA **LA LIMITĂ**

Aprovizionarea Europei cu gaze naturale de către Rusia — aproximativ 35% din consumul total de gaze al Europei — se află în centrul unei confruntări gcopolitice. Se ridică o întrebare esenţială: Este această dependenţă şi afacere cu gaze de miliarde de dolari un instrument al puterii şi al influenţei ruseşti sau face parte dintr-o relaţie comercială reciproc avantajoasă, determinată geografic? Şi, dacă ambele sunt valabile, unde se află echilibrul?

Nicăieri nu este mai evidentă această tensiune decât în relaţia violentă si cu fisuri dintre Rusia si Ucraina, Consecinţele se resimt pe pieţele energetice, în relaţiile cu Europa şi asupra relaţiei dintre Rusia şi Statele Unite, cu efecte care variază de la bugetul militar al SUA şi conflictele interne privind alegerile prezidenţiale din 2016 din SUA până la creşterea ostilităţii dintre cele două mari puteri nucleare ale lumii şi la procesul de destituire a lui Donald Trump în 2020. Intr-adevăr, dacă cineva ar fi să indice cel mai important motiv al noului antagonism între Rusia şi Occident — şi noul Război Rece - ar fi vorba despre Ucraina şi întrebările amare şi nerezolvate care au rezultat din destrămarea Uniunii Sovietice şi despre modul în care s-au desfăşurat.

Rădăcina lingvistică a cuvântului „Ucraina*[1] înseamnă „margine" sau „pământ de frontieră". Teritoriul devenit cunoscut sub numele de Ucraina este în cea mai mare parte o câmpie extinsă cu puţine graniţe naturale. Atât Ucraina, cât şi Rusia îşi susţin originea comună din Rusia Kieveană. Acest regat medieval a fost creat de războinici vikingi care s-au amestecat cu triburile slave locale în ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „ţinuturile ruseşti", care erau conduse de la Kiev (capitala Ucrainei de astăzi). In ciuda descendenţei lor comune în din Rusia Kieveană, Ucraina modernă şi Rusia sunt în total dezacord cu privire la pretenţiile de identitate comună, asa cum o descriu rusii, fată de identităţi separate, aşa cum susţin ucrainenii.

Rusia Kieveană a dispărut din istorie când Hoarda de Aur, mongolii, a prădat Kievul, în 1240. Primele hărţi ale Ucrainei,

inclusiv ale frontierelor sale, au fost trasate în jurul lui 1640, când făcea parte din Marele Ducat ce unea Lituania şi Polonia. O hartă era denumită „Descrierea generală a câmpiilor pustii (în limbaj comun, Ucraina)".

14 ani mai târziu, în 1654, un lider al cazacilor în ceea ce este astăzi Ucraina ajurat loialitate ţarului principatului răsăritean slav

al Moscovei, care „reunea" tărâmurile ruseşti. Istoricii, politicienii si naţionaliştii dezbat si astăzi dacă acea loialitate fată de

> » > » J

„Moscova" era condiţionată, păstrându-şi autonomia, sau era vorba despre supunere absolută şi încorporarea în ţinuturile reunite.[1]

Identitatea si fervoarea naţionalistă s-au dezvoltat în Ucraina

> }

aparţinând Rusiei înainte de Primul Război Mondial. Aceasta se întâmpla în acelaşi timp în care industrializarea pe scară largă demarase în regiunea Donbas din sud-estul Ucrainei, atrăgând vorbitori de rusă din alte părţi ale imperiului. In 1918, la scurt timp după Revoluţia bolşevică, a fost declarată Ucraina independentă, dar a dispărut în haosul Războiului Civil din Rusia. După victoria bolşevică, Ucraina a devenit una dintre republicile fondatoare ale Uniunii Sovietice.

Odată cu destrămarea Uniunii Sovietice, la sfârşitul lui 1991, pentru prima dată — în afară de acel moment trecător de la sfârşitul Primului Război Mondial —, Ucraina nu mai era o idee, o ţară de graniţă, o provincie a unui imperiu. Acum, pentru prima dată, era o naţiune suverană.

La declararea independenţei, Ucraina a „devenit o putere nucleară", deoarece a moştenit 1 900 de focoase nucleare de la Uniunea Sovietică, devenind astfel al treilea stat nuclear din lume. In 1994, în ceea ce este cunoscut sub numele de Memorandumul de la Budapesta, a renunţat la armele respective şi le-a transferat Rusiei. In schimb, Rusia, Marea Britanie şi Statele Unite au promis solemn că vor „respecta" „graniţele existente ale LIcrainei".[2]

O instituţie a reuşit să navigheze prin vârtejul colapsului postsovietic intactă, deşi oarecum afectată — Ministerul Gazelor Naturale. Cu toate acestea, şi-a schimbat numele în Gazprom. A câştigat controlul asupra marilor conducte de export — şi a veniturilor care proveneau din exporturi — şi astfel a moştenit relaţia din era sovietică cu marile companii energetice din Europa de Vest.

Gazprom a devenit cea mai mare companie producătoare de gaze naturale din lume. A furnizat gaz pentru a menţine economia internă a Rusiei, chiar dacă facturile rămâneau neplătite; şi-a păstrat reputaţia de furnizor de încredere pentru Europa de Vest. Şi a furnizat veniturile de care trezoreria naţională avea mare nevoie.

In mijlocul haosului provocat de destrămarea Uniunii Sovietice, Gazprom a reprezentat nu numai continuitatea cu trecutul, ci şi viitoarea integrare economică a Rusiei în Occident. Gazprom insistă că funcţionează ca o organizaţie comercială. Dar pentru unii din afara Rusiei, nu era doar o companie producătoare de gaze. Era, de asemenea, fantoma reală a Războiului Rece sovieto-american, întruchiparea puterii ruseşti renăscute şi instrumentul prin care Rusia câştiga influenţă asupra Europei Occidentale şi astfel putea crea o ruptură între Europa şi Statele Unite. In centrul problemei gazelor se afla Ucraina.[3]

In ce direcţie îsi va căuta viitorul Ucraina? Această întrebare fundamentală a inflamat relaţiile dintre Ucraina si Rusia încă de la destrămarea Uniunii Sovietice. Se va îndrepta aceasta către Est şi va rămâne sub influenţa Moscovei? Sau spre Occident, spre Europa şi Uniunea Europeană şi, cel mai rău din punctul de vedere al Moscovei, spre NATO şi Statele Unite?

Gazele naturale, şi gazoductele care le transportă, legaseră cele două ţări - dar acum le înverşuna una împotriva celeilalte. Gazul importat din Rusia era principala sursă de energie a Ucrainei şi juca un rol critic pentru propria economie şi pentru alimentarea industriei grele. Mai mult, tarifele — adică taxele - pe care Ucraina le câştiga la transportul gazului rusesc către Europa prin gazoducte şi de-a lungul teritoriul său erau o importantă sursă de venituri guvernamentale.

Dar aceasta nu era o stradă cu sens unic. Asigurarea accesului către Europa era esenţială pentru Gazprom, deoarece piaţa europeană era principala sa sursă de venituri. Asta însemna că şi Rusia depindea de Ucraina; chiar şi în 2005, 80% din exporturile sale de gaze către Europa treceau prin conductele Ucrainei. Desigur, acest lucru nu contase când Ucraina şi Rusia faceau parte din aceeaşi ţară şi erau conectate prin ceea ce se numea gazoductul „Frăţiei". Dar acum Uniunea Sovietică dispăruse şi acest lucru conta foarte mult. Ucraina si Rusia nu mai erau surori.

Dezmembrarea Uniunii Sovietice în 1991 a dus rapid la tensiuni între cele două ţări pentru preţul gazului rusesc şi tarifele percepute de Ucraina pentru transportul prin

gazoductele sale. Cu toate acestea, disputele au fost în mare măsură controlabile până la alegerile prezidenţiale ucrainene contestate din 2004, în care „doi Viktori" au fost asmuţiţi unul împotriva celuilalt. Câştigătorul iniţial în ceea ce au fost percepute pe scară largă alegeri aranjate a fost Viktor Ianukovici, prim-ministru în funcţie şi fost boxer. Limba maternă a lui Ianukovici era rusa, iar el era candidatul Moscovei. Adversarul său era celălalt Viktor — Viktor Iuscenko, fost prim-ministru, şef al băncii centrale şi vorbitor nativ de ucraineană, pentru care Europa era marea chemare.

Alegerile fraudate au declanşat proteste de proporţii, care s-au concentrat în Piaţa Maidan din Kiev în ceea ce a devenit cunoscut

*

sub numele de „Revoluţia Portocalie" — după culorile campaniei lui Iuşcenko. Intr-un al doilea tur impus de instanţă, Iuşcenko a câştigat. Rezultatul a fost un şoc pentru Moscova. Ucraina avea acum un preşedinte care dorea să privească spre Occident. Parcă pentru a transmite acest mesaj, soţia sa era o americancă de origine ucraineană, absolventă a Universităţii Georgetown, care lucrase în administraţia Reagan.

Pentru Kremlin, rezultatul a reprezentat un avertisment puternic referitor la ameninţarea existenţială reprezentată de ,,revolutiile colorate"'. Revoluţia Portocalie din Ucraina fusese precedată de Revoluţia Trandafirilor în Georgia, o ţară devenită recent independentă, care îi adusese la putere pe reformatorii antirusi. Aceste revoluţii colorate, asa cum considera Moscova, erau susţinute de organizaţiile ncguvernamentale occidentale şi, suspecta Moscova, de ,,serviciile de securitate'[1] occidentale care urmăreau să îndepărteze Rusia de „sfera sa privilegiată" din restul fostei Uniuni Sovietice. Şi mai grav, Revoluţia Portocalie putea aduce NATO — la care naţiunile baltice se alăturaseră deja — la graniţele Ucrainei cu Rusia. Aceasta, a spus Putin, ar fi fost o „ameninţare directă" pentru securitatea rusă. Şi mai exista riscul ca răspândirea revoluţiilor colorate să le facă să ajungă şi în Piaţa Rosie din Moscova.[4]

»

Victoria lui Iuşcenko a declanşat negocieri brutale asupra preţurilor gazelor naturale. Ucraina plătea doar o treime, sau chiar mai puţin, din cât plăteau europenii occidentali. De ce, au spus ruşii, ar trebui ei să continue să subvenţioneze Ucraina cu gaze mai ieftine, în valoare de miliarde de dolari pe an, când Ucraina avea deja datorii de miliarde de dolari la

factura de gaz şi acum era condusă de un preşedinte care dorea să se îndepărteze de Rusia? Dincolo de venituri, Moscova avea un alt obiectiv — să obţină controlul asupra sistemului important de conducte de gaze din Ucraina, de care depindea pentru a-şi transporta gazul în Europa. Totuşi acest lucru nu a fost pe masa negocierilor. După spusele lui Iuşcenko, acele conducte, construite în epoca sovietică, erau „bijuteriile coroanei" Ucrainei independente.[5]

Pe 1 ianuarie 2006, fără să se întrevadă vreo rezolvare, Gazprom a întrerupt aprovizionarea cu gaz a Ucrainei. Dar ucrainenii au deturnat gazul destinat pentru livrare către Europa, ceea ce a redus aprovizionarea cu gaze către alte ţări europene — şi a dus la o criză în relaţiile Rusiei cu Europa.

Rusia a susţinut că tăierea gazelor nu avea legătură cu politica, ci era pur şi simplu vorba despre economie şi despre „preţurile de pe piaţă" — şi că ucrainenii nu ar trebui să mai primească o reducere atât de mare. Dar pentru Europa şi Statele Unite problema era demonstraţia Moscovei de putere energetică brută. Rusia, declara secretarul de stat al SUA, Condoleezza Rice, folosea gazul natural şi petrolul ca armă „motivată politic". „Jocul nu poate continua aşa", a mai spus ea,°

După câteva zile, cele două părţi au reuşit să ajungă la un nou acord. Dar Rusia nu a obţinut controlul asupra sistemului de conducte ucrainean. Kievul nu voia să renunţe la bijuteriile coroanei. O companie obscură şi necunoscută numită RosUkrEnergo, care juca un rol central în afacerea cu gaze, a fost lăsată să continue.

Trei ani mai târziu, în ajunul Anului Nou, pe 31 decembrie 2008, Vladimir Putin a încercat să includă un pic de umor în remarcile sale de sărbători la televiziunea rusă. „Este un semn sigur că vine Anul Nou“, a spus el. „Se încălzesc negocierile privind gazele/' Câteva ore mai târziu, pe 1 ianuarie 2009, Rusia a întrerupt din nou gazele destinate consumului intern al Ucrainei. Putin a declarat că gazul destinat Europei fusese din nou deturnat şi furat de ucraineni. A ordonat oprirea tuturor transporturilor de gaze către Ucraina. Asta însemna că nu se mai trimiteau deloc gaze spre Europa. A fost nevoie de mai mult de două săptămâni şi de negocieri „dificile", cum le-a numit Putin, pentru ca Rusia şi Ucraina să ajungă la un nou acord.

Cu toate acestea, în mod remarcabil, în ciuda vremii extrem de reci, această a doua criză a gazului nu a dus la penurie, cu excepţia unor părţi din Balcani. Ucrainenii construiseră un spaţiu mare de stocare. Şi europenii luau gaze din acele stocuri.

Aceste crize pun un nou accent pe securitatea energetică atât pentru Rusia, cât şi pentru Europa. Dar conceptul de „securitate energetică" înseamnă lucruri surprinzător de diferite pentru ei.

Capitolul 11

CONFRUNTAREA **PENTRU** SIGURANŢĂ ENERGETICĂ

„Până de curând, am presupus că regimul de securitate energetică care apăruse în Europa era unul optim", reflecta preşedintele rus de la acea vreme, Dmitri Medvedev, la scurt timp după criza gazului. „Se pare că nu a fost aşa."[1]

In 2011, noul concept al Rusiei a fost clarificat. Cadrul a fost Lubmin, o staţiune la malul mării de pe coasta de nord-est a Germaniei, care îşi promovează plajele ca „un paradis pentru familii". S-au reunit acolo preşedintele rus Medvedev, cancelarul german Angela Merkel, prim-miniştrii francez şi olandez şi comisarul Uniunii Europene pentru energie. A participat, de asemenea, Gerhard Schroder, predecesorul lui Merkel în calitate de cancelar al Germaniei şi acum preşedintele unei noi companii de gazoducte, Nord Stream.

Evident, nu se aflau acolo pentru facilităţile de pe litoral, ci mai degrabă pentru inaugurarea unei conducte de 10 miliarde de dolari numită Nord Stream — de fapt conducte de gaz natural duble, cu o lungime de circa 1 200 de kilometri care treceau sub Marea Baltică direct din Rusia către Germania. Nord Stream era soluţia Rusiei pentru propria versiune asupra securităţii energetice, reducându-şi dependenţa de transportul ucrainean prin construirea de noi gazoducte ce ocoleau ţara respectivă. „Construcţia sa îndeplineşte obiectivele noastre pe termen lung", a spus Medvedev la ceremonia de inaugurare. Şi a adăugat cu generozitate: „Desigur, aceasta este contribuţia noastră la securitatea energetică europeană". Cancelarul Merkel şi-a exprimat aprobarea pentru proiect. Europa şi Rusia, a spus ea, vor „rămâne unite" intr-un „parteneriat sigur şi rezistent" pentru următoarele decenii. Uniunea Europeană a numit gazoductul „un proiect energetic prioritar" care avea să contribuie la securitatea energetică europeană.

Gazul care a ajuns la Lubmin fusese introdus în conductă cu două luni mai devreme, în portul Vîborg, la nord-vest de Sankt- Petersburg. In timp ce apăsa butonul pentru a da

drumul conductei, Putin s-a exprimat mai explicit în ceea ce priveşte viziunea Rusiei asupra securităţii energetice. Nord Stream, a spus el, va pune capăt „tentaţiei Ucrainei de a profita" de „poziţia sa de exclusivitate". El a prezis că de aici va rezulta o „relaţie mai civilizată[44] între Rusia si Ucraina. Ceea ce nu a fost valabil, dat fiind modul în care au evoluat evenimentele.'

Rusia construise deja alte gazoducte pentru a ocoli Ucraina: Iamal-Europa, prin Polonia, şi Blue Stream, care se întinde din Rusia, sub Marea Neagră, până în Turcia. Dar Nord Stream părea mult mai mare.

Pentru Europa, securitatea energetică are o semnificaţie destul de diferită — o mai mare flexibilitate si diversitate a ofertei. De ani întregi, UE urmărise o politică energetică comună. Dar aceasta era greu de realizat cu 28 de ţări diferite, cu interese diferite, dotări diferite, nevoi diferite — si atitudini diferite fată de Rusia. Vest- europenii au salutat în general importurile de gaze din Rusia. Ţările din Europa Centrală şi de Est, mult mai dependente de gazul rusesc, considerau dependenţa drept o sursă de vulnerabilitate, amintindu-le de fosta servitute faţă de Moscova pe vremea când erau sateliţi ai Uniunii Sovietice. Au indicat cazuri în care Uniunea Sovietică, şi apoi Rusia, au spus ei, s-a folosit de întreruperi de aprovizionare şi de manipularea resurselor pentru a exercita presiune politică.

Pe măsură ce politica energetică europeană a evoluat, aceasta a avut două obiective principale. Primul, care avea legătură cu gazele naturale, a fost să dezvolte rezilienta si o mai mare securitate energetică în sistemul de gaze naturale şi să facă presiuni pentru crearea unei pieţe unice a gazului pentru întregul continent. Companiile au sporit conexiunile între gazoducte pentru a uşura transportul gazului dintr-o parte a Europei în alta. Au rcproiectat sistemele de conducte astfel încât direcţia fluxurilor de gaze să poată fi inversată, dacă era necesar. Au fost promovate investiţiile în terminale şi în sisteme de depozitare de GNL. ,,Clauzele privind destinaţia[44], care limitau capacitatea de a transfera rezervele de gaz de la un cumpărător la altul, au fost eliminate. Acest pachet de politici şi de iniţiative va ajunge să remodeleze întreaga reţea europeană de gaze naturale.

Politica europeană viza, de asemenea, eliminarea rigidelor contracte tradiţionale care se derulau pe perioade de 20 de ani sau mai mult şi în care preţul era indexat în raport cu

preţul petrolului. Sistemul european de gaze fusese construit de-a lungul mai multor decenii pe baza acestor contracte pe termen lung, cu predictibilitate şi cu relaţii pe termen lung. In schimb, Bruxellesul intenţiona acum să promoveze concurenţa şi transparenţa. Voia ,,pieţe[44], o lume a cumpărătorilor şi a vânzătorilor, nu a ,,relaţiilor[44]. Nu se opuneau neapărat contractelor pe termen lung, dar doreau ca preţurile să fie stabilite de piaţă — şi anume în funcţie de preţurile pe termen scurt care se formau în „centrele de tranzacţionare[44]— în principal din Marca Britanie şi din Olanda, unde avea loc tranzacţionarea conductelor, a terminalelor GNL şi a gazelor. De asemenea, Uniunea Europeană dorea ca aceste contracte să fie transparente pentru a preveni ceea ce definea drept un comportament „anticoncurenţiaU şi a interzis companiei Gazprom să deţină conductele prin care gazul său se deplasa în toată Europa.[3]

Al doilea obiectiv major avansat de UE avea legătură cu schimbările climatice, vizând decarbonizarea, eficienţa, precum şi realizarea unei treceri rapide către energiile regenerabile. In prima linie se afla Germania. La rubrica *Energiewende,* sau „procesul de tranziţie energetică[44], Germania a acordat subvenţii extinse pentru dezvoltarea surselor de energic eoliană şi solară. Deşi nu aceasta era intenţia, a ajuns, de asemenea, să ofere indirect subvenţii mari companiilor chineze din sectorul energiei solare, care au devenit principalul furnizor de panouri solare ieftine în lume. Până în 2019, 33% din energia electrică a Germaniei provenea din surse regenerabile. Dar nu a fost ieftin. Curtea de Conturi Federală a Germaniei a criticat ministerele pentru că ,,nu a exercitat controlul asupra impactului financiar al *Energiewende*[1] ‘, nu a întrebat „ce costuri implică *Energiewende* pentru stat“ şi pentru că nu a luat în considerare „fiabilitatea şi accesibilitatea[14].[4]

In martie 2011, un tsunami puternic, declanşat de un cutremur de multe grade, a inundat centrala nucleară de la Fukushima, în Japonia, ducând la cel mai grav accident nuclear de la explozia reactorului de la Cernobîl din Ucraina, în 1986. Imediat după dezastrul de la Fukushima, guvernul german a decis să închidă cea mai mare sursă de electricitate fără emisii de dioxid de carbon — marea sa flotă de reactoare nucleare. Pentru a ajuta la compensarea decalajelor din producţia de energie electrică, Germania a crescut temporar consumul de cărbune.

Pentru întreaga Uniune Europeană, gazul natural reprezintă aproximativ 25% din consumul de energie. Asta înseamnă că gazul rusesc, reprezentând aproximativ 35% din

consumul total de gaze, furnizează 9% din energia totală a Europei. După Rusia, următoarea cea mai mare sursă de gaz este „aprovizionarea autohtonă[44] sau „aprovizionarea internă[14], în mare parte din câmpul Groningen din Olanda şi din sectorul britanic al Mării Nordului. Norvegia, deşi nu este membru UE, este extrem de integrată economic şi furnizează 24% din gazul Uniunii Europene; aproximativ 9% provine din Africa de Nord, în principal din Algeria.

Dezbaterea privind riscurile politice ale importului de energie din Uniunea Sovietică si acum din Rusia se desfăşoară de mult

i 1

timp. Creşterea bruscă a exporturilor de petrol sovietic către Europa la sfârşitul anilor 1950 şi începutul anilor 1960 a generat panică în Statele Unite. Un senator american a tunat şi a fulgerat cum că sovieticii voiau sa ne „înece într-o mare de petrol[4]‘ în încercarea „de a cuceri lumea[44]. Titlurile publicaţiilor au surprins disensiunea transatlantică: „Petrolul sovietic hrăneşte disputa în Vest[44] şi „Petrolul, o nouă armă sovietică[44]. Administraţia de la Washington s-a opus cu fermitate la ceea ce s-a numit „ofensiva petrolieră sovietică[44]. Pentru europeni, era mai mult o chestiune de afaceri. Sovieticii planificau o nouă conductă de petrol către Europa de Est, iar Germania de Vest avea în plan să vândă conducta specială cu diametru mare care urma să fie necesară. Dar Statele Unite au reuşit să blocheze vânzarea. Cu toate acestea, sovieticii nu au avut nevoie de prea mult timp pentru a stăpâni tehnologia şi a-şi construi singuri conductele cu diametru mare. Embargoul a întârziat conducta un an.[5]

La începutul anilor 1980, în primii ani ai administraţiei Reagan, disensiunile dintre Statele Unite şi Europa au izbucnit din nou din cauza exporturilor sovietice de energie — de data aceasta fără legătură cu petrolul, ci cu gazele naturale. Companiile din Europa de Vest, cu sprijinul guvernelor, colaborau în vederea încheierii unui acord pentru construirea unei noi conducte prin care să importe gaze naturale din vestul Siberiei. Administraţia Reagan, care intensifica cheltuielile de apărare, nu voia ca sovieticii să câştige bani care să le finanţeze acestora dezvoltarea militară. Washingtonul se temea, de asemenea, că dependenţa de gazul rusesc, în special a Germaniei, ar fi putut ajuta Moscova să provoace fisuri în interiorul NATO şi să ofere un punct de presiune major în cazul în care tensiunile Est-Vest se agravau. Acesta nu era momentul „să cedăm presiunilor[44], spunea preşedintele Reagan şi „pur şi simplu exercitaţi presiune asupra sovieticilor până când ajung să dea faliment[44].[6]

Cum Germania şi ceilalţi europeni nu au dat semne că se retrag din înţelegere, administraţia Reagan a pus embargo asupra exporturilor din Europa care foloseau tehnologie şi cunoştinţe americane necesare pentru conducta propusă. Sancţiunile, deşi vizau Uniunea Sovietică, i-au înfuriat pe europeni, care au fost revoltaţi nu doar din cauza tăierii gazului, ci şi din cauza pierderii locurilor de muncă din industria prelucrătoare ca urmare a embargoului asupra vânzării de tehnologie şi de echipamente. In sfârşit, s-a ajuns la o înţelegere între Washington şi europeni care au plafonat importurile sovietice de gaze în Europa de Vest. Proiectul conductei a mers înainte, dar în acelaşi timp a avansat şi proiectul unei noi conducte care urma să aducă gaze naturale din Norvegia până în Europa continentală.

Intre timp, sancţiunile s-au dovedit a fi ceea ce secretarul de stat George Shultz a numit „un activ irosit[44]. Au avut impactul pe care sancţiunile îl au adesea — i-au motivat pe sovietici să-şi dezvolte propria tehnologie pentru a înlocui echipamentele care se aflau sub embargo cu cele produse local.[7]

Două decenii mai târziu, Nord Stream, de sub Marea Baltică, a relansat controversa privind gazoductele. Au existat multe critici în cercurile politice din Europa Centrală şi în mass-media aduse influenţei politice pe care Rusia, se susţinea, o va câştiga în urma acordului. Ţările vest-curopene, şi în special Germania, vedeau lucrurile diferit, ca parte a unei relaţii complementare mai complexe ce implica pieţe, comerţ şi investiţii, o relaţie care era modelată inevitabil de geografie. Mai mult, în timp ce ei depindeau de ruşi pentru gaz, şi ruşii depindeau de ei pentru pieţe şi venituri. Nord Stream a mers înainte nestingherit, culminând cu acea ceremonie de inaugurare din Lubmin în 2011.

In ciuda întregii agitaţii şi a criticilor care au venit cu proiectul Nord Stream, Moscova a avut un mesaj pentru europeni. La Forumul Economic International de la Sankt-Petersburg, directorul executiv al Gazprom, Aleksei Miller, a declarat în faţa unei audienţe alcătuite în mare parte din europeni: ,,învingeţi-vă frica de Rusia sau rămâneţi fără gaz“.

Capitolul 12

UCRAINA SI NOI SANCŢIUNI

Pe 23 iunie 2013, tot ce rămăsese din înţelegerea din perioada de după Războiul Rece a început să se destrame. In acea zi, Edward Snowden, un contractor nemulţumit al Agenţiei Naţionale de Securitate a SUA (NSA), s-a îmbarcat într-un zbor în Hong Kong cu destinaţia Moscova. Nu avea viză valabilă, dar rusii l-au lăsat să intre. Avea ceva de o valoare enormă — ,,cheile regatului*‘ serviciilor de informaţii americane — cantităţi mari de dosare pe care le furase de la NSA. De aici va decurge o ruptură şi apoi o criză centrată pe Ucraina şi graniţele sale, care va separa Estul şi Vestul şi va declanşa un nou război rece.

Furtul a fost un şoc pentru guvernul SUA, iar rezultatele, devastatoare. O mică parte din ce luase Snowden se referea la comunicarea dintre ţintele serviciilor de informaţii şi „persoane" din SUA — asa si-a motivat el furtul. Cu toate acestea, cea mai mare parte avea de-a face cu colectarea de informaţii la nivel mondial, din care majoritatea erau axate pe terorism şi pe cum pot fi contracarate astfel de ameninţări, precum dispozitivele explozive improvizate care omorau şi mutilau personalul militar american.

Prezenţa lui Snowden la Moscova a fost facilitată de guvernul rus. Sursa acestor informaţii a fost nimeni altul decât Vladimir Putin. „Vă voi spune ceva ce nu am mal spus până acum", a declarat Putin într-o conferinţă de presă pe 3 septembrie 2013. Snowden „a mers mai întâi la Hong Kong şi

a luat legătura cu reprezentanţii noştri diplomatici", care i-au transmis lui Putin că un „agent american al serviciilor speciale" încerca să ajungă în Rusia, Putin a povestit că decizia lui a fost că agentul va fi „binevenit" în Rusia, cu condiţia „să înceteze orice fel de activitate care ar putea afecta relaţiile ruso-americane". Moscova i-a acordat azil lui Snowden. Putin a adăugat într-adevăr că ar fi preferat să nu se ocupe de problema Snowden. „Este ca şi cum ai tunde un porc. Mult guiţat şi puţină lână."[1]

Alţii erau totuşi de altă părere, considerând că ruşii trebuie să fi obţinut destul de multă lână de la Snowden. Căci, au argumentat ei, empatia pentru un turnător nu ar fi fost un motiv suficient ca Moscova să suporte costurile politice pentru refugiul acordat lui Snowden.

Costul a devenit rapid evident. Preşedintele Obama trebuia să se întâlnească cu Putin în septembrie 2013, la Moscova, pentru primul lor summit din ultimii patru ani. Relaţiile SUA—Rusia începuseră să se deterioreze după invadarea Irakului din 2003 şi se înrăutăţiseră odată cu Războiul ruso-georgian din 2008 şi Primăvara Arabă din 2011. In timp ce administraţia Obama încercase să lanseze o „reset are" în relaţia generală, relaţiile personale dintre cei doi preşedinţi au fost fragile încă de la prima lor întâlnire, în 2009, când Obama a părut să stea pe un scaun de copil, în timp ce Putin îi ţinea morala pentru „erorile" comise de Statele Unite în relaţiile cu Rusia. In august 2013, după dezertarea lui Snowden, Obama i-a răspuns cu aceeaşi monedă, spunând că Putin „are o postură neglijentă, de copil plictisit din fundul clasei".

Putin credea că Statele Unite intenţionau să-i zădărnicească obiectivul central - restaurarea Rusiei ca o mare putere globală cu o „sferă privilegiată" în „spaţiul postsovietic". Totuşi, oricât de tensionată era relaţia dintre Moscova şi Washington, un summit ar fi putut fi o modalitate de a restabili cel puţin o relaţie de colaborare. Dar, odată ce Moscova i-a acordat azil lui Snowden, care a fost considerat autorul celui mai grav furt de informaţii din istoria SUA, nu exista nici o posibilitate ca Obama să se întâlnească cu Putin. Summitul a fost anulat. Pentru a adăuga un fitil suplimentar, Obama va desconsidera ulterior Rusia ca fiind doar o „putere regională".[2]

Intre timp, Ucraina a rămas prinsă între Est şi Vest. La prima vedere, era vorba despre comerţ. Moscova promova ceea ce se numea „Uniunea Economică Eurasiatică", care urma să conecteze noile ţări din fosta Uniune Sovietică sub conducerea Moscovei, în cadrul unui sistem tarifar comun şi al

unui spaţiu economic unificat. Dar Ucraina negocia în acelaşi timp cu Uniunea Europeană un acord de „asociere" pentru o mai mare integrare economică. Era o incompatibilitate totală, într-adevăr o contradicţie fatală între cele două seturi de negocieri, deoarece era imposibil ca Ucraina să facă parte din două sisteme tarifare care, în acelaşi timp, se excludeau reciproc. Cu alte cuvinte, dacă Ucraina încheia negocierile cu Uniunea Europeană, nu putea face parte din Uniunea Economică Eurasiatică a lui Putin.

Mai mult, angajamentul Ucrainei cu Uniunea Europeană ar fi avut un impact geopolitic major, îndepărtând-o de Rusia. Discuţiile dintre Kiev şi Uniunea Europeană s-au desfăşurat pe baze tehnice, fără prea multă atenţie acordată problemelor geopolitice. Pentru Occident, „Ucraina" era doar unul dintre multele puncte de interes care se luptau pentru atenţia Bruxellesului şi Washingtonului.

Dar pentru Rusia, Ucraina era, aşa cum va constata ulterior Obama, un interes „de bază". In imaginarul Moscovei, Ucraina făcea parte din Rusia, datând de pe vremea Rusiei Kievene şi a jurământului de credinţă al cazacilor făcut ţarului Moscovei în 1654. După cum a rezumat la un moment dat Putin această opinie: „Ucraina nu este nici măcar o ţară. Ce este Ucraina? O parte din teritoriile sale sunt în Europa de Est, dar cea mai mare parte sunt un dar de la noi.[44] Mai târziu, citând cuvintele unui comandant din Armata Albă în Războiul Civil Rus, Putin a spus: ,,Rusia Mare şi Mica Rusie — Ucraina... Nimănui nu ar trebui să i se permită să intervină în relaţiile dintre noi; au fost întotdeauna doar treaba Rusiei. “[3]

Economia Ucrainei era un dezastru, iar corupţia, endemică. Regele corupţiei era nimeni altul decât preşedintele, Viktor Ianukovici. înfrânt în 2005, fostul boxer revenise în ringul politic şi, intr-un meci de revenire, a fost ales preşedinte în 2010. In 2013, Ianukovici era pe punctul de a semna acordul de asociere cu Uniunea Europeană, când ruşii şi-au dat seama brusc că acest lucru ar fi exclus Ucraina din Uniunea Economică Eurasiatîcă. Moscova a ridicat miza şi presiunea. Era „ori-ori[44]. Ianukovici a renunţat la acordul cu UE, ieşirea sa fiind unsă cu un împrumut de 15 miliarde de dolari din partea Moscovei.

Ucrainenii s-au înfuriat. La sfârşitul lui 2013, o jumătate de milion de ucraineni au umplut Piaţa Maidan din Kiev pentru a protesta împotriva renunţării la acordul cu Uniunea Europeană şi împotriva corupţiei excesive şi a influenţei ruseşti. Pe o vreme geroasă de decembrie, secretarul de stat adjunct american Victoria Nuland s-a plimbat prin mulţime, împărţind prăjituri. Intre timp, Moscova i-a acuzat pe manifestanţi că

sunt,,fascişti şi neonazişti[44].

In februarie 2014, poliţia a deschis focul asupra manifestanţilor, omorând 100 dintre ei. Războiul civil părea iminent. Trei miniştri de externe europeni au zburat în grabă şi au încheiat un acord cu Ianukovici şi cu politicienii opoziţiei pentru a grăbi alegerile prezidenţiale. Dar guvernul se dezintegra. Garda personală a lui Ianukovici a dispărut. Ianukovici a fugit brusc în Rusia. Statele Unite şi Uniunea Europeană şi-au anunţat imediat sprijinul pentru noul guvern interimar. Unul dintre primele sale acte normative a fost interzicerea limbii ruse ca limbă ,,oficială[44], statut pe care îl împărtăşise alături de limba ucraineană. Rusa era prima limbă a multor cetăţeni, în special în estul Ucrainei şi din Crimeea. Această greşeală nefericită a fost îndreptată rapid, dar a avut un impact de durată, ,,Europenii i-au împiedicat să facă acest lucru[44], spunea Putin. ,,Dar semnalul fusese deja trimis.[44] [4]

In tot acest timp, aveau loc Jocurile Olimpice de Iarnă din 2014 de la Soci, în sudul Rusiei — o mare sărbătoare a revenirii Rusiei din prăpastia prăbuşirii sovietice. Maestru de ceremonii a fost Vladimir Putin. Ceremonia de deschidere a prezentat un omagiu muzical amplu adus istoriei Rusiei. Au fost prezenţi mulţi şefi de stat, inclusiv Xi Jinping. Dar nu Barack Obama, nu cu Edward Snowden oaspete al Kremlinului şi nici în lumina noii legislaţii ruseşti privind homosexualitatea, legislaţie pe care administraţia Obama o condamnase. In locul său, Janet Napolitano, fostă membră a cabinetului Obama si acum rector al Universităţii din California, a reprezentat Statele Unite.

La un moment dat, în mijlocul gloriei şi al strălucirii olimpiadei, guvernul rus — probabil Putin şi un cerc de apropiaţi — a luat o decizie. La scurt timp după aceea, probabil în conformitate cu un plan de urgenţă preexistent, „omuleţii verzi" — forţe paramilitare — au apărut în Crimeea, marea peninsulă care iese din Ucraina în Marea Neagră. S-a declarat că aceste forţe paramilitare erau acolo pentru a proteja ruşii „oprimaţi" care trăiau în Crimeea. Rusia a preluat controlul asupra peninsulei.

De-a lungul secolelor, Crimeea, cu climatul ei plăcut şi subtropical, fusese locul de vacanţă preferat pentru ţari şi nobili, apoi pentru liderii comunişti şi, de asemenea, pentru milioane cetăţeni sovietici obişnuiţi. In 1954, liderul sovietic Nikita Hruşciov „dăruise" cu un gest teatral Crimeea Republicii Sovietice Socialiste Ucrainene - aparent pentru a sărbători cea

de-a 300-a aniversare de la jurământul de credinţă al cazacilor faţă de Moscova, în 1654, şi astfel, potrivit acelei poveşti, înglobarea Ucrainei în Rusia. Dar Hruşciov a căutat, de asemenea, să-si asigure sprijinul Partidului Comunist Ucrainean în lupta sa pentru putere după moartea lui Stalin, cu un an mai devreme.''

Desigur, oferirea Crimeii nu avea importanţă în epoca sovietică. A contat foarte mult totuşi când Ucraina si Rusia au devenit ţări separate, şi nu doar din motive de nostalgie şi de turism. Oraşul Sevastopol din Crimeea era singurul port cu apă caldă pentru forţele navale ruseşti, aflate acolo în baza unui contract de închiriere semnat cu Ucraina.

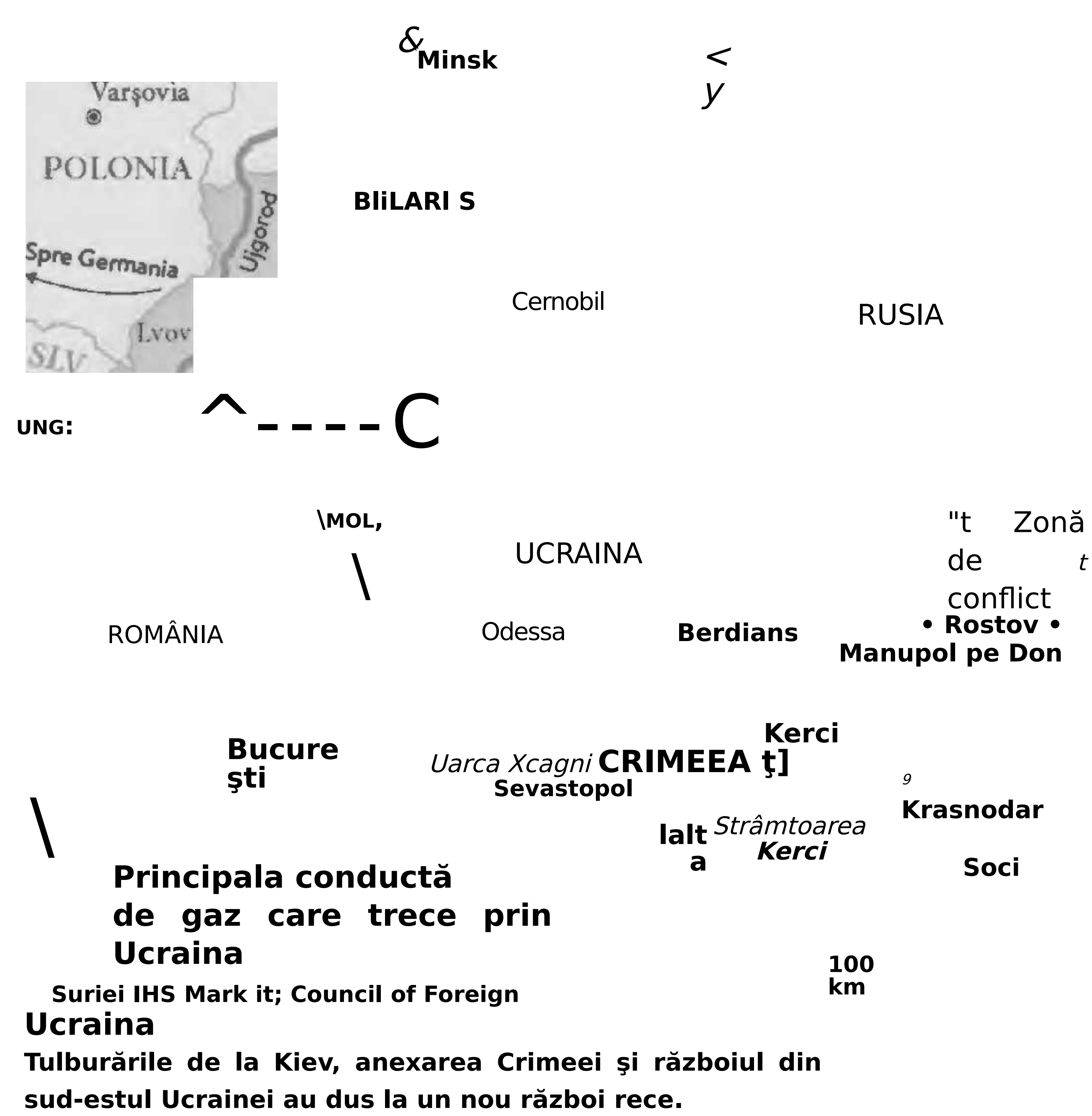
Până la mijlocul lui martie 2014, un referendum organizat de Moscova în Crimeea ar fi arătat că 96% dintre oameni votează pentru a se alătura Rusiei. A doua zi, Putin a anunţat „reunificarea" Crimeii cu Rusia. Statele Unite şi Uniunea Europeană, luate prin surprindere, au declarat că Rusia a încălcat graniţele acceptate ale Europei şi a impus sancţiuni.

Ucrainenii au protestat cu amărăciune la anexare. Ruşii semnaseră Memorandumul de la Budapesta din 1994, care garanta integritatea teritorială a Ucrainei în schimbul renunţării la armele sale nucleare. Dar Moscova a insistat că Memorandumul de la Budapesta fusese invalidat de ceea ce a descris drept o „lovitură de stat", chipurile pusă la cale de Occident, care a răsturnat ceea ce a afirmat că era guvernul „legitim" al Ucrainei.

Apoi separatiştii, forţele paramilitare şi soldaţii ruşi „în vacanţă" au început operaţiuni militare în Donbas, în sud-estul

Ucrainei, marea inimă industrială a ţării, încă extrem de integrată cu economia rusă, în special în industria sa de apărare. Separatiştii proruşi au ocupat mai multe oraşe. Insurgenţa s-a transformat intr- un război, cu sprijinul şi implicarea armatei ruse.

Pe 16 iulie 2014, Statele Unite au sporit sancţiunile asupra sectoarelor financiar, de apărare şi energetic ale Rusiei. Nu era clar dacă europenii, care ar fi fost afectaţi direct din punct de vedere economic, vor accepta. Dar în ziua următoare, 17 iulie, o lume şocată a aflat că separatiştii, crezând se pare că ţinteau un avion militar ucrainean, au folosit o rachetă sol-aer rusească si au doborât un avion de linie malaysian în estul Ucrainei. Toţi cei 298 de pasageri de la bord au pierit, două treimi dintre aceştia fiind olandezi. Europenii s-au alăturat noilor sancţiuni. In locul forţei, sancţiunile au devenit, în cuvintele secretarului trezoreriei SUA Jacob Lew, ,,elementul central al răspunsului internaţional la acţiunile agresive ale Rusiei în Ucraina".[6]



Ucraina

Tulburările de la Kiev, anexarea Crimeei şi războiul din sud-estul Ucrainei au dus la un nou război rece.

Războiul a continuat dc atunci, cu cel puţin 14 000 de morţi, adâncind ruptura dintre Rusia şi Ucraina şi dintre Rusia şi Occident.

Un set de sancţiuni a vizat anumite persoane şi organizaţii care au fost considerate fie apropiate de Putin, fie active în Grimeea şi în Donbas. Un al doilea set a restricţionat accesul Rusiei la sistemul financiar global şi capacitatea sa dc a strânge bani pe pieţele internaţionale şi, în acelaşi timp, a împiedicat investiţiile străine în Rusia.

Băncile internaţionale au devenit foarte temătoare în a face

*

afaceri cu Rusia, ca să nu încalce sancţiunile sau să nu respecte, fără intenţie, o anumită regulă de conformitate şi să fie supuse unor amenzi de miliarde dc dolari şi ruşinii publice. Astfel dc sancţiuni financiare depind de poziţia centrală a Statelor Unite în sistemul financiar global şi de dependenţa economici mondiale de sistemul global de plăţi în dolari care trec prin New York — şi de pericolul de a fi exclus din acest sistem.

Cu toate acestea, exista riscul ca poziţia dominantă a Statelor Unite - derivată din pieţele sale dc capital şi din dolar — să fie erodată în timp de dependenţa excesivă dc sancţiunile financiare, deoarece la acestea se puteau găsi alternative. La doi ani după ce Statele Unite au impus sancţiuni financiare asupra Rusiei, secretarul trezoreriei în perioada administraţiei Obama, Lew însuşi, a avertizat: ,,Cu cât condiţionăm mai mult utilizarea dolarului şi a sistemului nostru financiar de aderare la politica externă a SUA, cu atât creşte riscul migraţiei către alte valute şi alte sisteme financiare pe termen mediu. Astfel de rezultate nu ar fi în interesul Statelor Unite.

Al treilea set dc sancţiuni a avut drept scop constrângerea puterii energetice a Rusiei. S-a avut în vedere impunerea unor sancţiuni care să nu împiedice producţia actuală de petrol a Rusiei, de teama creşterii preţului la petrol intr-un moment în care acesta era deja ridicat. In schimb, acestea vizau noile zone de creştere despre care se considera că necesită tehnologie şi parteneri occidentali. Participarea occidentală la offshore-ul arctic a fost interzisă. Marele platou arctic al Rusiei este puţin explorat, dar se crede că ar putea conţine resurse foarte mari de petrol şi de gaze. Studiul geologic al SUA a concluzionat că ,,platforma continentală arctică extinsă poate constitui cea mai mare zonă posibilă neexplorată de petrol rămasă pe pământ*'. Dar pentru Moscova sunt mai multe în

joc. Avansul Rusiei în zona arctică are drept scop confirmarea supremaţiei sale într-o regiune care se deschide comerţului şi concurenţei politice şi o recunoaştere a faptului că Moscova se consideră de o mare importanţă strategică. Acest lucru fusese evidenţiat cu prisosinţă cu câţiva ani mai devreme, când două minisubmarine ruseşti au înfipt o versiune din titan a steagului Rusiei pe fundul mării la peste 4 000 de metri sub Polul Nord. Ca răspuns, ministrul de externe al Canadei, o alta putere arctică, a izbucnit: „Acesta nu este secolul al XV-lea. Nu puteţi merge în jurul lumii şi să înfigeţi pur şi simplu steaguri şi să spuneţi: «Revendicăm acest teritoriu»." Dar Rusia exact asta a făcut.[8]

De asemenea au fost vizate şi petrolul de şist şi imensele resurse neconvenţionale ale Rusiei, inclusiv imensa formaţiune Bajenov, sub bazinul vest-siberian. Oricare ar fi fost potenţialul, pentru o lungă perioadă nu a existat nici o tehnologie cu care să se extragă ceva cu succes din acea geologie complexă.

Dar revoluţia şisturilor din Statele Unite a oferit o posibilă soluţie pentru Bajenov - puţuri orizontale şi fracturare hidraulică în mai multe etape. Nu doar ruşii au venit cu această idee. In 2013, Administraţia pentru Informaţii în Domeniul Energiei din SUA a estimat că resursele de petrol de şist ,,recuperabile din punct de vedere tehnic" ale Rusiei sunt potenţial mai mari decât cele din Statele Unite.

Partenerii occidentali, cu expertiza şi cu experienţa lor, puteau ajuta foarte mult. Găsirea şi dezvoltarea „punctelor de interes" reprezintă doar o chestiune de răbdare, posibilităţi, date şi încercări şi erori. După cum spunea un inginer petrolist rus din Siberia: „Trebuie, treptat, puţin câte puţin, să facem o descoperire". Astfel, companiile ruse au angajat parteneri şi au apelat la tehnologic occidentală.

Dar, odată cu noile sancţiuni, companii occidentale au fost nevoite să renunţe. După cum a observat inginerul rus, companiile occidentale „se temeau să atingă Bajenovul de parcă acesta ar fi fost un cartof fierbinte"[4].

Astfel, companiile ruse au rămas pe cont propriu, avansând singure, îmbunătăţindu-şi capacităţile. In cele din urmă, au reuşit să înlocuiască echipamente pe care nu au putut să le cumpere din Occident cu cele fabricate în Rusia, confirmând dictonul deja citat al secretarului de stat George Shultz din controversa sovietică a gazelor din anii 1980 — sancţiunile pot fi un activ irosit. Totuşi sancţiunile probabil au întârziat dezvoltarea Bajenov cu jumătate de deceniu sau mai mult. Dar într-o eră a surplusului de resurse şi a oportunităţilor convenţionale extinse, o astfel de întârziere nu este un lucru

atât de rău din punctul de vedere al Rusiei.

Capitolul 13

PETROLUL SI STATUL

Sancţiunile Statelor Unite, ale Uniunii Europene, precum şi ale altor ţări, inclusiv Japonia şi Norvegia, au fost impuse într-o perioadă în care preţurile la petrol erau ridicate şi existau aşteptări la condiţii dificile de piaţă. Dar apoi, la sfârşitul lui 2014, preţul petrolului s-a prăbuşit, provocând un nou şoc economiei şi bugetului naţional ale Rusiei, puternic dependente de petrol. O criză severă părea inevitabilă. Şi într-adevăr, impactul iniţial a fost puternic — scurgerea de capital, dispariţia atât a investiţiilor străine, cât şi a celor interne, pierderea accesului la pieţele internaţionale de capital, prăbuşirea cheltuielilor din partea consumatorilor şi o scădere a PIB-ului.

Dar şocul a fost amortizat de politicile băncii centrale ruse. A inchis băncile insolvabile, inclusiv cele deţinute de figuri puternice, şi a permis rublei să se stabilizeze. Moneda a pierdut mai mult de jumătate din valoare în raport cu dolarul. Dar această flexibilitate a contribuit la stabilizarea economiei. Cheltuielile guvernului rus sunt în mare parte în ruble. Astfel, o scădere de 50% a veniturilor în dolari provenite din petrol s-a transformat în aproximativ aceeaşi sumă de ruble în Rusia ca înainte de prăbuşire.

Devalorizarea a reprezentat un impuls puternic pentru industria petrolieră rusă. Primea dolari din exporturi, dar majoritatea cheltuielilor sale cu muncitori şi cu echipamente erau în ruble devalorizate, şi astfel preţul petrolului, în cădere liberă, a avut un efect diminuat asupra activităţilor din industrie în Rusia. Intr- adevăr, între 2014 şi 2016, producţia de petrol din Rusia a crescut.

Mărfurile importate au devenit mult mai scumpe pentru consumatorii ruşi, care erau plătiţi în ceea ce acum erau ruble devalorizate, iar aceştia au renunţat la astfel de achiziţii. In acelaşi timp, din cauza căderii rublei, mărfurile ruseşti produse pe plan intern erau acum mult mai competitive nu numai pe plan intern, ci şi pe plan internaţional. Acest lucru era valabil atât pentru producători, cât şi pentru agricultură, aceasta fiind ajutată şi de reformele de anvergură din sectorul agricol. Rusia a devenit cel mai mare exportator de grâu din lume — o schimbare destul de mare faţă de anii 1970, când Uniunea Sovietică îşi cheltuise o mare parte din câştigurile sale din

petrol cumpărând grâu din Statele Unite. Mai mult, ca răspuns la sancţiuni, guvernul rus şi-a impus propriile sancţiuni-interzicând importurile de alimente din
Europa. Acest lucru s-a dovedit a fi un mare avantaj pentru fermierii ruşi.

Dar alte părţi ale economiei au fost foarte ameninţate, închiderea pieţelor internaţionale de capital a pus instituţiile financiare ruseşti şi companiile care împrumutaseră în dolari sau în euro într-o poziţie precară de a nu-şi putea plăti datoriile. Kremlinul a intervenit cu un program „anticriză" care oferea subvenţii şi finanţare. Pentru a realiza acest lucru a folosit propriile fonduri suverane. Aceste fonduri fuseseră acumulate de-a lungul mai multor ani de către Aleksei Kudrin, ministru al finanţelor din 2000 până în 2011. Fusese afectat de criza din 1998 când economia rusă intrase în cădere liberă si guvernul rămăsese fără bani. Kudrin fusese mult timp criticat pentru că economisise o parte din marile câştiguri petroliere ale Rusiei în fonduri suverane şi plătise datoria externă, în loc să cheltuiască banii imediat. Acum, înţelepciunea fondurilor ,,pentru zile grele'‘ fusese însă dovedită. Un vizitator i-a spus lui Kudrin că oamenii îi mulţumesc probabil pentru prevederea şi insistenţa sa. Acesta a schiţat un zâmbet. „Nu suficient", a spus. Era încă ţinta atacurilor.[1]

Cu toate acestea, la socoteala finală, economia rusă s-a dovedit mult mai rezistentă la sancţiuni şi la prăbuşirea preţului petrolului decât se aşteptase restul lumii. Până în 2017, economia s-a întors către o creştere economică pozitivă şi până în 2019 a crescut la 1,6%. Cu toate acestea, criza demonstrase încă o dată riscurile unei dependenţe atât de mari de petrol. Speranţele pentru o reformă economică au fost subminate, în parte, de multitudinea de sancţiuni şi de detaşarea din partea economiei globale — dar şi de interesele personale pe plan intern care ar fi fost ameninţate de reformă. Noua izolare a crescut în schimb gradul de dependenţă al companiilor de stat şi a extins rolul guvernului în economia naţională.

Speranţele pentru revigorarea creşterii economice se bazau acum în mare măsură pe o serie de „proiecte naţionale", vizând o gamă largă de domenii, inclusiv infrastructura, sănătatea şi educaţia. Era vorba despre iniţiative guvernamentale cu un angajament considerabil pentru cheltuieli. Economia Rusiei revenea sub controlul statului. Reforma avea din nou de aşteptat.[2]

Capitolul 14

OPOZIŢIE

La sfârşitul lui 2015, la patru ani după ce Nord Stream a început să funcţioneze, topografii au început să cartografieze o rută pentru o a doua conductă pe sub Marea Baltică din Rusia până în Germania, împotrivirea faţă de Nord Stream 2, denumire sub care era cunoscut gazoductul, era mult mai puternică decât opoziţia faţă de conducta Nord Stream iniţială. Unul dintre motive era legat de ce se întâmplase în perioada dintre construirea celor două gazoducte — mai exact, Ucraina. Griticile au venit din anumite părţi ale Europei, în special din Polonia şi din ţările baltice, precum şi din Uniunea Europeană însăşi — o schimbare faţă de poziţia de susţinere a gazoductului iniţial Nord Stream. Donald Tusk, preşedintele Consiliului UE, avertiza deja: ,,Dependenţa excesivă de energia rusă slăbeşte Europa". Maros Sefcovic, vicepreşedintele UE, a plasat Nord Steam 2 în fruntea listei ,,ameninţărilor hibride".

Totuşi acesta nu a fost modul în care alţi europeni, inclusiv cancelarul german Angela Merkel, priveau conducta Nord Stream 2. Era un proiect comercial, spunea ea, şi depindea de companiile implicate — Gazprom şi partenerii săi europeni. In martie 2017, prima conductă a ajuns la un nod logistic în Germania. Insă susţinătorii Nord Stream 2 nu luaseră în calcul ceea ce se întâmpla la Washington.[1]

Donald Trump venise la conducere hotărât să stabilească un nou curs pentru Rusia. In timpul campaniei electorale îl lăudase pe Putin ca fiind un lider puternic, declarând exuberant că Putin îl numise un ,,geniu". (Putin folosise cuvântul *iarkii,* care se traduce prin „strălucitor", dar şi „ţipător" sau „lucios".)

Trump, însă, îşi vedea de treaba lui. „Rusia" devenise un subiect ce provoca o discordie profundă la Washington. O echipă operativă comună de la CIA, Agenţia Naţională de Securitate şi FBI a ajuns la concluzia că „guvernul rus a întreprins o campanie de influenţă cu multiple faţete" în alegerile din 2016, care a inclus „utilizarea agresivă a capacităţilor cibernetice" şi că „preşedintele Putin a condus şi a influenţat campania cu scopul de a eroda credinţa şi încrederea poporului american în procesul alegerilor prezidenţiale" şi „de a o umili pe Hillary Clinton, secretarul de stat" şi „de a-1 avantaja pe domnul Trump".

Cu siguranţă, Putin nu şi-a ascuns antipatia faţă de Hillary Clinton. Sentimentul era reciproc. Ea spusese despre Putin că,

în calitate de fost agent KGB, „prin definiţie nu are suflet", După ce rezultatul alegerilor parlamentare din 2011 din Rusia a declanşat manifestaţii, ea a acuzat Kremlinul de fraudă electorală. In replică, Putin a acuzat-o că a plătit agitatori anti-Kremlin la Moscova. La Washington, după victoria lui Trump la alegerile din 2016, „Rusia" si imixtiunea rusă în acele alegeri au fost o temă dominantă, iar caracterul autoritar al guvernului şi corupţia, un refren constant.[2]

Intr-un efort de a „face ceva", Congresul SUA a adoptat noi sancţiuni ce vizau persoanele despre care se spunea că sunt apropiate de Putin, precum şi companii şi instituţii financiare. Unele dintre sancţiuni urmăreau să restricţioneze în continuare

.1

proiectele energetice ruseşti şi să limiteze participarea occidentală la acestea.

In mod normal, legislaţia americană privind sancţiunile permite hotărâri discreţionare ale administraţiei, astfel încât acestea să poată fi adaptate ca instrument politic de răspuns la schimbările din partea ţarii sancţionate. Dar unele dintre aceste noi sancţiuni, controversate din punctul de vedere al autorităţii prezidenţiale, au fost legiferate, eliminând acea flexibilitate. Acest lucru împiedică administraţiile actuale sau viitoare să le folosească ca pârghie în negocieri sau pentru a influenţa anumite comportamente. Istoria demonstrează că sancţiunile legiferate, fără puteri discreţionare prezidenţiale, nu sunt uşor de eliminat. Amendamentul Jackson Vanik, adoptat în 1974 pentru a sprijini emigraţia evreiască din Uniunea Sovietică, a rămas în vigoare timp de 38 de ani, deşi Uniunea Sovietică încetase de mult să existe si Rusia dovedise cu mulţi ani înainte că respectase legea. Aceste noi interdicţii din partea Congresului erau o dovadă a ostilităţii generale faţă de Rusia şi, în rândul democraţilor, a resentimentului permanent legat de amestecul ruşilor în alegerile din 2016 — şi a profundei neîncrederi faţă de administraţia Trump şi faţă de Trump însuşi. Acest punct a fost remarcat de directorul general al companiei Rosneft, Igor Secin, care a spus: „Uneori mi se pare că sancţiunile îi sunt impuse lui, nu nouă".[3]

Trump a semnat pachetul legislativ privind sancţiunile majore din august 2017, deşi a menţionat că are „hibe serioase", deoarece încălca autoritatea prezidenţială. Dar a găsit o sursă nouă pentru autoritatea sa dincolo de Constituţie. După cum a spus: „Am construit o companie cu adevărat grozavă care valorează multe miliarde de dolari. Acesta este mare parte din motivul pentru care am fost ales. Ca preşedinte, pot să închei afaceri mai bune cu ţările străine

decât Congresul."[4]

Nord Stream 2 a fost vizat de mai multe articole din pachetul legislativ propus. A existat presupunerea în rândul unora de la Washington că, în cazul în care conducta nu ar fi fost construită, aceasta ar fi redus cantitatea de gaz rusesc care intra în Europa. Dar nu era adevărat. Gazul ar fi curs pur şi simplu prin alte conducte, inclusiv cele din Ucraina si Turcia.[5]

In timp ce statele membre estice ale Uniunii Europene voiau noi sancţiuni menite să oprească Nord Stream 2, restul continentului a reacţionat diferit. „Aprovizionarea cu energie a Europei este o chestiune a Europei, nu a Statelor Unite ale Americii[44], subliniau ministrul de externe al Germaniei si cancelarul Austriei într-o declaraţie comună. „Instrumentele pentru sancţiuni politice nu ar trebui să fie legate de interese economice/[4] Europenilor le era greu să vadă legătura dintre amestecul Rusiei în alegerile din SUA şi o conductă de gaze naturale în Europa. Trebuia să existe o altă explicaţie. Directorul uneia dintre cele mai mari companii energetice din Europa a sugerat că sancţiunile reprezintă o modalitate pentru Statele Unite „de a încerca să-şi promoveze propriul gaz[44] - adică exporturile de GNL din Statele Unite. Ministrul de externe al Germaniei a spus acelaşi lucru. Această interpretare nu era fără motiv, deoarece legislaţia din 2017 solicita „exportul de resurse energetice din Statele Unite pentru a crea locuri de muncă pentru americani[4]2[6]

Wolfgang Ischinger, preşedintele Conferinţei de securitate de la Munchen si fost ambasador al Germaniei în Statele Unite, a remarcat că americanii ar fi foarte supăraţi dacă Bruxellesul ar legifera blocarea unei conducte de petrol din Canada în Statele Unite. Ischinger a subliniat, de asemenea, o lecţie fundamentală a sancţiunilor - si anume că acestea au mai multe sanse să reuşească

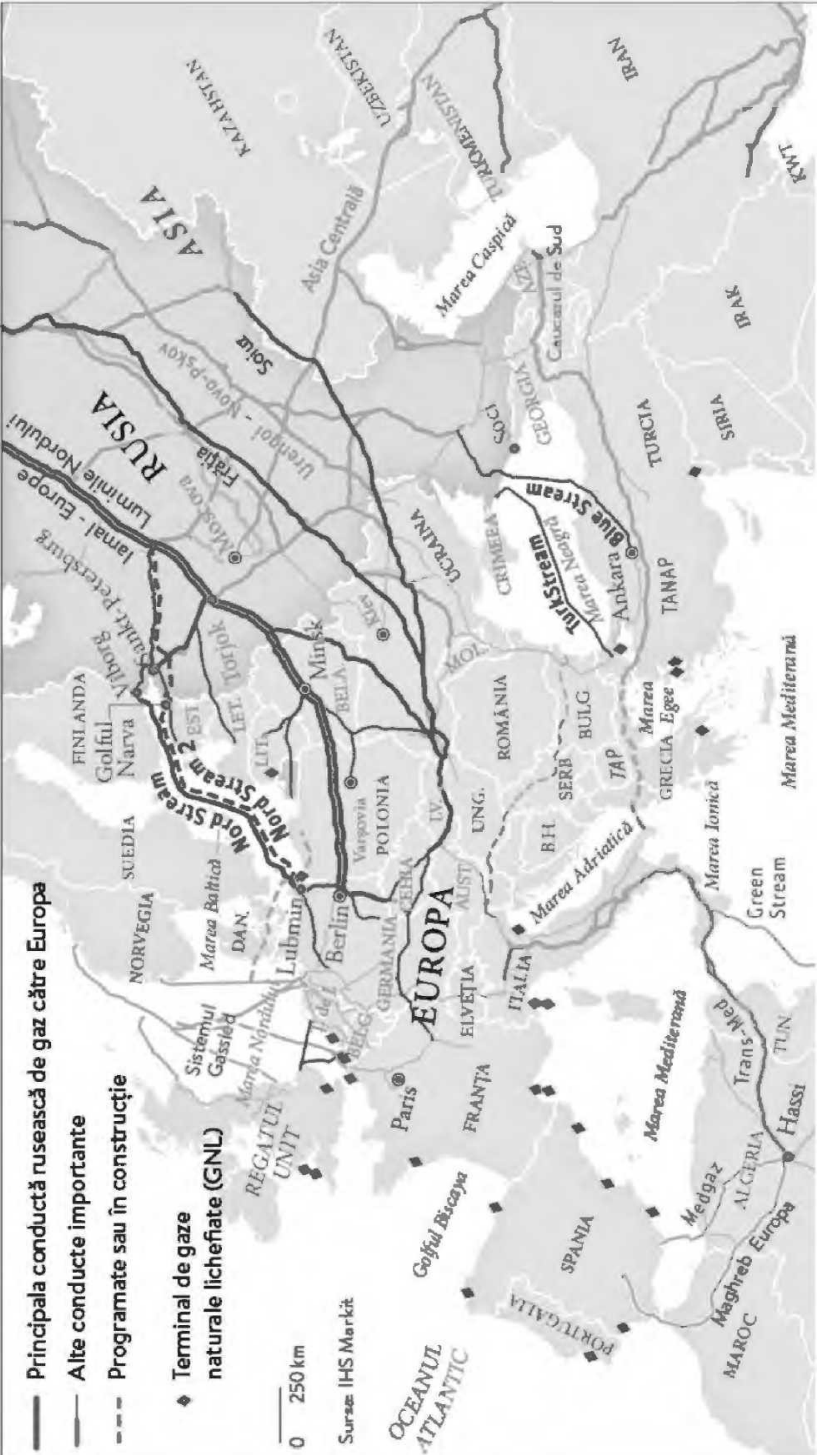
când sunt multilaterale. Sancţiunile unilaterale creează

resentimente între aliaţi. Cel mai mare beneficiar al conflictului dintre Statele Unite şi UE privind sancţiunile ar fi fost Rusia, care ar fi apreciat foarte mult un Occident mai divizat.

Conturul unui acord privind Nord Stream 2, cel puţin în Europa, devenea clar. Conducta nu era „doar un proiect economic[44], declara cancelarul Merkel în primăvara lui 2018. „Desigur, trebuie luaţi în considerare şi factorii politici.[44] Se gândea mai exact la faptul că o anumită cantitate de gaz va curge garantat prin sistemul ucrainean. La rândul său, Gazprom a semnalat că va menţine un anumit nivel al

exporturilor prin Ucraina. Dar, în Washington, 39 de senatori au cerut administraţiei să oprească Nord Stream 2, deoarece ar face „Europa mai predispusă la coerciţia şi influenţa malignă a Moscovei[44].

S-a dovedit că cel mai aspru critic al Nord Stream 2 era Donald Trump. La un mic dejun cu secretarul general NATO, el a declarat: „Germania este controlată în totalitate de Rusia, deoarece obţine 60—70% din energie din Rusia printr-o nouă conductă. Să- mi spuneţi voi dacă se cuvine aşa ceva. Eu cred că nu.[44] Apoi a continuat: „Germania este total controlată de Rusia[44].



La auzul acestor vorbe, cancelarul Merkel s-a simţit personal jignită, dat fiind că a crescut în Germania de Est comunistă sub ochiul omniscient al poliţiei secrete Stasi. „Am văzut eu însămi cum o parte a Germaniei era controlată de Uniunea Sovietică", a ripostat ea. „Sunt foarte fericită că astăzi suntem uniţi în libertate" şi „putem elabora politici independente şi putem lua decizii independente."

Fără a fi descurajat, Trump a reluat atacul pe Twitter: „La ce foloseşte NATO dacă Germania plăteşte Rusiei miliarde de dolari pentru gaze şi energie? [44] La întâlnirea cu preşedintele Comisiei Europene, el a promis că Statele Unite vor vinde cantităţi „imense[44] de GNL către Europa. Totuşi, în acea perioadă, în apele puţin adânci din largul oraşului Lubmin, Germania, erau aşezate pe poziţie conductele din primii 30 de kilometri ai gazoductului subacvatic de 1 300 de kilometri/

Un an şi jumătate mai târziu, în decembrie 2019, mai erau doar câteva săptămâni până la finalizarea conductei de 11 miliarde de dolari. Pe 9 decembrie, Putin se afla în Paris pentru a se întâlni cu cancelarul german Angela Merkel, preşedintele francez Emmanuel Macron şi Volodimir Zelenski, noul preşedinte al Ucrainei. Zelenski devenise cunoscut în Ucraina pentru popularul său serial de comedie *Slujitorul poporului,* în care interpreta un profesor de şcoală care devine, din greşeală, preşedintele Ucrainei. Acum, el chiar era preşedinte, ales cu 73% din voturi în aprilie 2019. Zelenski a descris prima sa întâlnire cu Putin, drept ,,o remiză pentru moment[4]/

O săptămână mai târziu, pe 17 decembrie, Senatul SUA a adoptat un proiect de lege privind bugetul apărării de miliarde de dolari. Au fost incluse sancţiuni asupra conductei Nord Stream 2.

Trei zile mai târziu, pe 20 decembrie, spre surprinderea multora, s-a răspândit vestea că Rusia şi Ucraina au încheiat un acord de soluţionare a ceea ce părea să fie o luptă aprigă nesfârşită pentru gaze naturale. A fost mai mult decât o ,,remiză'[4], a fost un acord la care Ucraina ar fi putut doar spera: Rusia a garantat cinci ani de aprovizionate cu gaze naturale către Europa prin Ucraina, ceea ce asigura un nivel al veniturilor obţinute din tranzit. Şi, mai surprinzător, Rusia a fost de acord să-i plătească Ucrainei o cerere de arbitraj de trei miliarde de dolari, pe care Ucraina o câştigase împotriva Gazprom. Aceasta era aproximativ echivalentă cu un an de venituri din tranzit pentru Kiev.

La câteva ore după ce rusii si ucrainenii îsi soluţionaseră în sfârşit conflictul de lungă durată, Donald Trump, aflat la Baza Forţelor Aeriene Andrews din Maryland în drum spre Florida, a semnat proiectul de lege privind bugetul pentru apărare, care impunea sancţiuni asupra gazoductului Nord Stream 2.

Sancţiunile vizau doar o singură companie — o firmă elveţiană care deţinea barja de instalare a conductelor, la acea vreme singura de acest fel din lume echipată pentru acest proiect. Barja a încetat să lucreze brusc; compania nu a avut de ales decât să se conformeze. Atât Germania, cât şi

Uniunea Europeană şi-au exprimat indignarea faţă de ceea ce ei considerau drept extrateritorialitate şi o intervenţie ilegală a Americii în afacerile europene interne. „Acesta este un proiect foarte important[44], spunea cancelarul Merkel. „A fost legitimat de noua lege europeană. Trebuie să îl ducem la bun sfârşit/' La rândul său, cei de la Gazprom au răspuns că vor termina ei înşişi instalarea conductei. Dar nu repede. Cumpăraseră deja o barjă de instalare a conductelor ca măsură de precauţie, dar era nevoie de multe luni pentru a echipa corespunzător nava şi a duce treaba la bun sfârşit. Au existat noi provocări juridice şi ameninţări cu noi sancţiuni. Şi acolo, între timp, în adâncul Mării Baltice, zăcea Nord Stream 2, aproape finalizată.[8]

Oricare ar fi fost traseul gazoductului, Europa avea nevoie de importuri suplimentare de gaze naturale pentru a compensa rezervele interne în scădere. Zăcământul de gaz Groningen din nordul Olandei, descoperit în 1959, era cea mai mare sursă internă de gaz din Europa şi baza pe care fusese construit sistemul european de distribuţie de gaz iniţial. încă se clasează printre primele zece zăcăminte de gaz din lume. Dar zilele îi sunt numărate. Din cauza structurii sale geologice particulare, extracţia de-a lungul mai multor ani a dus la surpare, la scufundarea stratului superior al solului, ceea ce a declanşat trepidaţii şi cutremure, provocând fisuri şi afectând clădiri. Guvernul olandez a impus restricţii severe asupra producţiei şi o posibilă închidere totală până în 2022.

Acest lucru nu va afecta noile descoperiri din offshore-ul olandez, dar ar însemna că Europa ar pierde ceea ce fusese cea mai mare sursă internă de gaze. Europa va avea nevoie de importuri suplimentare. Unele vor veni din Azerbaidjan printr-un nou sistem de conducte care ajunge în Italia. Unele ar putea veni din Israel şi Cipru. Unele ar proveni din GNL. Dar gazele ruseşti, oricare ar fi ruta, ar avea şi ele de câştigat de pe urma scăderii producţiei interne.

Cu toate acestea, îngrijorarea cu privire la eventualele beneficii ale Rusiei din exporturile de gaze nu reflectă pe deplin cât de mult s-au schimbat atât pieţele europene, cât şi cele mondiale. Piaţa gazelor din Europa a devenit o piaţă reală a cumpărătorilor şi a vânzătorilor mai degrabă decât un sistem bazat pe contracte inflexibile pe termen lung. Iar GNL a devenit o industrie cu adevărat globală — una care, a declarat Uniunea Europeană, ,,poate da un real impuls diversităţii aprovizionării europene şi, prin urmare, poate îmbunătăţi considerabil securitatea energetică".[Q]

Existau deja o serie de terminale în Europa de Vest pentru a recepţiona GNL-ul, a-1 regazifica şi a-1 injecta în sistemul

european de conducte. Dar nu în Europa de Est. Prima ţară care a remediat acest lucru a fost Lituania, care era complet dependentă de gazul rusesc şi plătea preţuri mai mari decât alte ţări. A deschis primul terminal de recepţie GNL în 2014. La ceremonie, preşedintele ţării a descris instalaţia ca pe ,,o garanţie nu numai a energiei noastre, ci şi a independenţei noastre economice". Ea a adăugat că Rusia „nu va mai putea exercita presiune politică" prin manipularea preţurilor la gaz. Doar pentru a se asigura că toată lumea a înţeles ideea, terminalul a fost botezat „Independenţa". Ministrul energiei din Lituania a încercat să fie un pic mai diplomat. „Ruşii sunt oameni foarte buni, dar este dificil să negociem cu ei", a spus el. „Am construit un mic terminal GNL pentru a avea o poziţie mai puternică în negocierile cu aceştia. Şi a funcţionat. Gazprom şi-a redus preţurile." Un an mai târziu, Polonia, până atunci dependentă total de gazul rusesc, a deschis un terminal de import de GNL mult mai mare.[10]

Europa are acum peste 40 de terminale de recepţie pentru GNL, a căror capacitate poate fi mărită din scurt. Acestea fac, de asemenea, parte dintr-o reţea globală din ce în ce mai densă. La nivel mondial, peste 40 de ţări importă acum GNL, comparativ cu doar 11 în 2000. Numărul ţărilor exportatoare a crescut de la 12 la 20. Cererea globală totală de GNL în 2019 a fost de aproape patru ori mai mare decât în 2000 şi se preconizează o creştere a capacităţii de lichefiere cu încă 30% în următoarea jumătate de deceniu. Moleculele de metan dintr-un număr tot mai mare de ţări concurează acum între ele pentru clienţii din întreaga lume.

Cumpărătorii europeni au astăzi opţiuni pe noua piaţă globală competitivă. Aceştia vor întocmi portofolii cu gazoducte şi de conducte de GNL care se potrivesc nevoilor şi economiei lor, dar şi calculelor de risc. Atât timp cât războiul în Ucraina va continua, politica va alimenta discuţiile ranchiunoase despre gazul european. Dar cum Europa face parte acum dintr-o piaţă globală, riscul politic este eliminat din aprovizionarea cu gaze a continentului.

Ucraina nu mai depinde direct de gazul rusesc, ci mai degrabă importă gaze care pot fi sau nu molecule ruseşti prin Slovacia, Ungaria şi Polonia. Mai mult, producţia internă asigură aproximativ două treimi din cererea totală, iar cota ar putea creşte, dat fiind că Ucraina poate deţine una din cele mai mari resurse de gaze naturale din orice ţară din Europa. Aproximativ 80% din producţia actuală provine de la compania de gaz de stat. A doua cea mai mare dintre firmele private este o companie numită Burisma. Reprezintă doar 5% din producţia internă, dar a devenit extrem de cunoscută în afara

sectorului energetic. Donald Trump a dorit investigarea acestei companii din Ucraina, deoarece Hunter Biden, fiul fostului vicepreşedinte Joe Biden, era în consiliul său de administraţie. Acest celebru „quid pro quo" — care stabilea legătura între acordarea de ajutor din partea SUA pentru o investigaţie a companiei şi legăturile cu familia Biden - a devenit baza pentru demiterea lui Trump în 2 019.[11]
Un nou concurent surprinzător pentru compania Gazprom a intrat in afacerea cu GNL chiar în interiorul Rusiei. Din 2009, Rusia exportă GNL din insula Sahalin din Extremul Orient, în nordul Japoniei. Dar volume mari de gaze naturale fuseseră descoperite în peninsulele Iamal şi Gîdan, deasupra cercului polar. Rezervele din partea de sud a peninsulei Iamal sunt sau pot fi conectate prin conducte pentru export. Dar s-a presupus că rezervele uriaşe din nordul îngheţat al peninsulei Iamal nu vor fi exploatate niciodată din cauza localizării într-o zonă izolată si a costurilor ridicate, lăsând astfel acel gaz permanent „blocat".

Dar nu to ti au fost acord. Leonid Mihelson, directorul executiv al companiei independente ruseşti Novatek, era hotărât să dezvolte capacitatea de export de GNL în nordul peninsulei Iamal. Principalii locuitori ai acestei regiuni abia populate sunt câteva mii de neneţi, parţial nomazi care se deplasează cu turmele lor de reni şi care vânează urşi-polari. In limba neneţilor, „Iamal" înseamnă „marginea lumii", şi asta este, literalmente, regiunea din nordul îndepărtat al peninsulei — un pământ aspru, întins, pustiu şi fără copaci care iese spre ameninţătoarea banchiză a Oceanului Arctic sub care se află stratul de permafrost. Regiunea este atât de nordică încât este complet învăluită în întuneric iarna şi permanent scăldată în lumina soarelui polar în timpul verii.

Regiunea unde intenţiona să-si desfăşoare activitatea Iamal LNG se află la aproape 500 de kilometri de Polul Nord şi este adesea inaccesibilă pe uscat şi blocată de vânt, ceaţă şi zăpadă orbitoare ce obligă elicopterele să se întoarcă chiar de la mijlocul zborului. Temperaturile scad sub —43 °G iarna. Pentru a aduce industria GNL în acea regiune extrem de rece, a fost nevoie de realizarea unor echipamente speciale şi de tehnici de construcţie. In plus, practic nu exista infrastructură. La un cost de 30 de miliarde de dolari, a trebuit construit un oraş-port complet nou, Sabetta. Şi apoi mai este marea întindere de gheaţă oceanică. In plus faţa de spărgătoarele de gheaţă cu propulsie nucleară, trebuiau proiectate şi construite 15 cisterne noi pentru condiţii de îngheţ cu un cost de 320 de milioane de dolari fiecare, pentru a trece prin apele arctice. Proiectul are totuşi avantajul că procesul de refrigerare a

gazului este cu mult uşurat de frigul extrem, faţă de climatul cald al Golfului Persic, permiţând unităţilor să producă mai mult gaz decât capacitatea maximă oficială de pe plăcuţa fabricii constructoare.

Proiectul, deja foarte dificil, a devenit şi mai dificil în 2014, când sancţiunile impuse de situaţia din Ucraina au întrerupt accesul Novatek la finanţarea occidentală. Pentru a supravieţui, proiectul GNL de 27 de miliarde de dolari avea nevoie de o nouă infuzie de capital, şi rapid. Chinezii au venit cu un împrumut de 12 miliarde de dolari şi, astfel, au devenit parteneri în proiect, împreună cu gigantul francez Total, care se alăturase mai devreme. In trecut, ruşii fuseseră reticenţi în a le permite chinezilor deţinerea masivă a activelor din amonte. Dar acum nu mai exista altă soluţie.

.1

Decizia de a continua proiectul în 2013 a fost întâmpinată cu mult scepticism şi îndoială atât în Rusia, cât şi în industria internaţională de GNL. Dar, până în decembrie 2017, prima încărcătură de GNL era gata să părăsească noul port Sabetta. La ceremonia de inaugurare, într-o zi extrem de geroasă, Putin, îmbrăcat într-o haină cu puf, a spus că „oameni buni şi profesionişti m-au avertizat... «Nu face asta»”. Şi-a mutat cu atenţie privirea asupra celor 400 de oameni adunaţi la ceremonie. „Motivele pe care le-au dat erau foarte serioase.” In ciuda scepticismului extrem, a adăugat el: „Cei care au început acest proiect şi-au asumat riscul”. „Acesta este un eveniment important nu doar în sectorul energetic al ţării noastre”, a continuat, ci şi pentru „dezvoltarea rutei arctice şi cea a Mării Nordului.” El a adăugat: „Toate acestea sunt interconectate şi asigură viitorul Rusiei”.[12]

Primul transport a fost vândut pe piaţa la vedere. A ajuns într- un terminal britanic, de unde a fost cumpărat de o altă companie. De acolo a devenit parte dintr-un transport care a fost dus de urgenţă la Boston pentru a-i încălzi pe locuitorii îngheţaţi din New England din cauza unei vremi neaşteptat de reci. Sosirea moleculelor ruseşti în portul Boston a creat consternare şi indignare. Un senator american a declarat că sosirea moleculelor, deşi nu mai erau deţinute de Rusia si amestecate cu molecule din alte ţări, ,,a subminat obiectivele mai largi de politică externă cu privire la Rusia”. Dar compania de utilităţi locală nu a avut de ales decât să cumpere orice marfă disponibilă, deoarece îngheţul puternic ameninţa să lase regiunea fără căldură. „In timpul valului de frig”, a transmis compania de utilităţi, „GNL a fost absolut vital pentru satisfacerea nevoilor clienţilor.”[12]

Massachusetts se află lângă marile depozite de gaze ieftine

din şistul Marcellus, ceea ce i-ar fi permis să evite moleculele ruseşti. Dar activiştii de mediu şi politicienii regionali au blocat fără ezitare construcţia unei noi conducte din Pennsylvania.

In august 2018, Iamal LNG a expediat primul transport în China, mergând spre est de-a lungul coastei arctice, prin gheaţa Mării Nordului. Iamal LNG sosise la timp şi se încadrase în buget. *Financial Times* a subliniat un alt aspect remarcabil al proiectului. „Nici o altă afacere”, a spus acesta, „nu ilustrează mai bine rezistenta Rusiei în fata sancţiunilor internaţionale.”[14]

Traseul petrolierului a trasat, de asemenea, ceea ce a devenit cunoscut sub numele de Ruta Maritimă Nordică. Se îndeplineşte astfel un obiectiv major urmărit de Rusia, deschiderea unei rute de tranzit între Europa şi Asia prin Oceanul Arctic. A fost facilitată de retragerea gheţii arctice, deşi cu o variabilitate mai mare decât a fost recunoscută. De exemplu, în septembrie 2014, întinderea gheţii era cu 50% mai mare decât fusese în septembrie 2012. Traseul reduce distanţa dintre Shanghai şi Rotterdam cu aproximativ 30% şi în acest fel se evită atât îngusta strâmtoare Malacca, cât si Canalul Suez, Această deschidere a fost salutată de Japonia, de Coreea de Sud şi în special de China, care, descriindu- se ca un „stat aproape arctic", aplică rutei propriul nume distinctiv - Drumul Polar al Mătăsii.[13]

In general însă, Ruta Maritimă Nordică este încă secundară, din cauza provocărilor legate de gheaţă şi de vreme. Există o taxă, de exemplu, pentru spargerea gheţii. Dar este esenţială pentru Iamal LNG, care vizează Asia şi poate livra GNL în China în doar 20 de zile.

Dar şi Europa este o piaţă. Este posibil, prin urmare, ca gazul provenit din conductele ruseşti, indiferent dacă vine prin Ucraina sau prin Nord Stream 2, să se confrunte cu un nou concurent în Europa — GNL-ul rusesc. Proiecte GNL pentru gazul arctic al Rusiei demonstrează faptul că Rusia va deveni al patrulea pilon important pentru aprovizionarea cu GNL în anii 2020, alături de Statele Unite, Qatar şi Australia. Aceste proiecte arctice vor oferi Rusiei acelaşi avantaj pe care Qatar l-a obţinut la începutul acestui secol — flexibilitatea, după cum s-a exprimat Putin, să meargă fie „spre est", fie „spre vest". Iar Iamal LNG, a spus Putin, „este încă o confirmare a statutului Rusiei ca una dintre principalele puteri energetice ale lumii".[16]

Dezvoltarea GNL-ului arctic indică, de asemenea, o schimbare geopolitică majoră cu impact mondial — *povorot na vostok*, „pivotarea Rusiei către est".

Capitolul 15

PIVOTAREA CĂTRE EST

In mai 2014, Vladimir Putin, însotit de un alai de miniştri si de oameni de afaceri, a mers într-o vizită de stat în Slianghai, unde a fost întâmpinat de preşedintele Xi Jinping. ,,Pivotarea Rusiei către est" căpătase caracter de urgenţă. Căci trecuseră doar două luni de când Rusia anexase Crimeea, iar acum războiul începea în sud- estul Ucrainei. Uniunea Europeană şi Statele Unite răspundeau cu pachetul lor iniţial de sancţiuni, iar relaţiile se deteriorau rapid. Cancelarul Merkel, care cu câţiva ani în urmă vorbise despre „parteneriatul sigur şi de încredere" cu Rusia, o condamna acum pentru încălcarea ,,principiilor de bază“ ale dreptului internaţional. In plus, adăuga că Putin ,,trăieşte în lumea lui".

Ceea ce urma să demonstreze întânirea de la Shanghai era că, în lumea lui Putin, topografia Asiei se profila din ce în ce mai clar. Această reuniune urma să clarifice cât de conectate deveniseră energia şi strategia.

La Shanghai, în mai 2014, a avut loc cea de-a şaptea întâlnire a lui Putin cu Xi Jinping în 14 luni. Dar de data aceasta a fost diferit. Aşa cum spunea un important comentator rus: ,.Visele anterior idealizate de integrare cu Occidentul" se sfârşiseră în faţa ,,încercărilor Occidentului de a le organiza izolarea internaţională". China reprezenta o alternativă. „împărtăşim aceleaşi priorităţi atât la scară globală, cât şi regională", a spus Putin. Rusia şi China erau unite în opoziţia faţă de ceea ce descriau drept „unipolaritate" şi sistemul internaţional „hegemonie" al SUA şi faţă de promovarea democraţiei si a schimbării regimului, susţinute de activişti si ONG-uri. In schimb, ei susţineau multipolaritatea şi, mai mult decât orice altceva, „suveranitatea absolută" - în special a lor.[1]

Pe primul loc pe ordinea de zi se afla un acord important privind gazele naturale. Negocierile continuau de un deceniu, dar încheierea unui acord era acum o prioritate. China era hotărâtă să folosească mai multe gaze naturale pentru a-şi alimenta economia în creştere şi pentru a reduce poluarea. Rusia avea nevoie să găsească noi pieţe de desfacere pentru

a scăpa de dependenţa de clienţii europeni şi să-şi ancoreze viitorul pe o piaţă cu o nevoie imensă de petrol şi de gaze şi cu o ţară mai compatibilă atât din punct de vedere strategic, cât şi economic, incluzând şi „tratatul de la Beijing" (modelul economic chinezesc al capitalismului de stat).

Toate acestea au subliniat pivotarea Rusiei. Conform unui articol despre conceptul rusesc de politică externă, Rusia trebuia să se adapteze la o situaţie în care „puterea globală'* se deplasează „spre regiunea Asia—Pacific" şi să se mişte rapid pentru a deveni „o parte integrantă a acestei zone geopolitice cu dezvoltare dinamică". Era de asemenea destul de clar că pivotarea se îndrepta în principal către o ţară - China. întrebat odată dacă nu cumva pune „prea multe ouă în coşul din China", Putin a răspuns: „Avem suficiente ouă, dar nu atâtea coşuri în care să punem aceste ouă".[2]

Intre 2006 şi 2013, consumul de gaze din China s-a triplat. Cu toate acestea, în ciuda celor zece ani de negocieri, „marea afacere" a gazului s-a blocat în principal la o singură problemă — preţul. Moscova voia preţuri proporţionale cu cele pe care le percepea europenilor şi indexate la preţul petrolului (care era încă ridicat), în timp ce Beijingul voia preţuri mai mici, în acord cu preţurile interne ale energiei şi competitive în raport cu cărbunele.

Negocierile de la Shanghai au fost dificile şi s-au prelungit. Dar
nici una dintre părţi nu-şi permitea să plece fără o înţelegere.
Negocierile finale au continuat până la patru dimineaţa. Mai târziu
în acea zi a venit anunţul marelui acord — evaluat la 400 de miliarde

*

de dolari pe parcursul a 30 de ani. Contractul urma să transforme China în a doua piaţă ca mărime pentru gazul rusesc, după Germania. Chinezii urmau să asigure, de asemenea, o finanţare de 45 de miliarde de dolari pentru un nou gazoduct uriaş de circa 2 000 de kilometri, „Puterea Siberiei". „Acesta va fi cel mai mare proiect de construcţie din lume pentru următorii patru ani, fără exagerări", a spus Putin după semnarea acordului. Dar, a adăugat el cu tristeţe: „Prietenii noştri chinezi sunt nişte negociatori duri". Iar acordul a transmis într-adevăr mesajul că, în viitor, Rusia nu va trebui să depindă atât de mult de vânzarea de gaze către Europa.[1]

Aceste acorduri şi locul semnării lor transmit un mesaj geopolitic — despre relaţia strategică înfloritoare dintre China şi Rusia. Un rezultat de mult aşteptat. China şi Uniunea Sovietică fuseseră rivale înverşunate privind rolul de lider al

lumii comuniste şi avangardă a mişcării revoluţionare globale. Mao Zedong şi-a exprimat destul de direct sentimentele despre sovietici. „Erau renegaţi şi grevişti", „sclavi şi complici ai imperialismului, falşi prieteni şi trişori/* Rivalitatea a izbucnit în 1969 într-o confruntare armată la graniţa lor din Extremul Orient.[4]

In anii 1990, după prăbuşirea Uniunii Sovietice, ruşii au devenit îngrijoraţi în legătură cu expansiunea chineză în puţin populatul Extrem Orient rusesc. Dar, odată instalat ca preşedinte, Putin a pus un nou accent pe China şi Asia. Pe măsură ce înstrăinarea de Occident creştea, a găsit un partener deschis la Beijing. Prima escală a lui Xi Jinping în prima călătorie în străinătate ca preşedinte în 2013 a fost Moscova. China a devenit cel mai mare partener comercial al Rusiei. Rolurile fiecărei ţări erau foarte clare. China

f

furniza produse, bunuri de larg consum şi finanţare; Rusia, petrol, gaze, cărbune şi alte mărfuri - şi aliniere geopolitică.

Putin a descris China drept ,,partenerul nostru strategic-cheie". Xi i-a răspuns în acelaşi mod, numind cele două ţări ,,cei mai de încredere parteneri strategici[0]. Acest parteneriat s-a manifestat în multe feluri. Unităţile navale ruse au participat la exerciţii navale chineze în Marea Chinei de Sud, iar Putin a declarat că ,,o putere nonregională“ — adică Statele Unite — ar fi trebuit să rămână în afara disputelor din Marea Chinei de Sud. Trupele din China au mărşăluit prin Piaţa Rosie alături de soldaţii ruşi la cea de-a 70-a aniversare a victoriei din cel de-al Doilea Război Mondial în Europa, deşi China nu luptase în Europa. Rusia i-a vândut Chinei avioane avansate de luptă Su-35 şi sisteme de apărare antirachetă S-400. Refuzase anterior să vândă astfel de arme, de teama ca nu cumva chinezii să aplice ingineria inversă şi să copieze armele. Dar după sancţiuni şi pe măsură ce relaţia cu China se aprofunda, această preocupare a fost lăsată deoparte. Strângerea legăturilor militare cu China, spunea ministrul rus al apărării, era ,,o prioritate absolută‘U

Acesta era genul de relaţie pe care Putin o aprecia — de la mare putere la mare putere. ,,întotdeauna este vorba despre poziţia de lider mondial — nu de argumente despre nişte probleme regionale de rangul doi“, a spus el odată. „Concurenţa este între puterile mondiale. Aceasta este legea. întrebarea este care sunt regulile după care se dezvoltă această competiţie. “ Cu privire la care ar trebui să fie aceste reguli, Moscova şi Beijingul erau aproape de acord.[6]

Pivotarea este foarte evidentă din punct de vedere energetic. A fost facilitată de construirea conductei petroliere

ESPO (din Siberia de Est la Oceanul Pacific) în valoare de 25 de miliarde de dolari şi cu o lungime de 4 500 de kilometri. In 2005, doar 5% din exporturile petroliere ale Rusiei plecau către China. Apoi au crescut la aproape 30%, iar Rusia a eclipsat Arabia Saudită ca principal furnizor al Chinei. Baza financiară pentru comerţul cu petrol este asigurată de plăţile anticipate de 80 de miliarde de dolari pe care China le-a efectuat către Rosneft pentru petrolul care urmează să fie livrat în următorii 25 de ani.

Există în mod clar probleme ce ar putea împiedica acest parteneriat strategic. Rusia continuă să se teamă de numărul mare de chinezi care năvălesc dincolo de graniţa cândva contestată pentru a umple spaţiul gol din Extremul Orient rus subpopulat şi care stagnează din punct de vedere economic. Unii estimează că două până la cinci milioane de etnici chinezi au migrat legal şi ilegal în Extremul Orient rus. Alţii consideră că numărul acestora este

i

mult mai mic.

Oricare ar fi adevărul, Putin avertiza odată că populaţia rusă din Extremul Orient va ajunge să vorbească chineză dacă nu este inversat declinul economic din regiune/

In China, unii se referă la o parte din Extremul Orient rus ca la ,,Manciuria Exterioară", în măsura în care a fost luată de la China şi dată Rusiei în temeiul a două dintre ,,tratatele inegale*' din secolul al XlX-lea. Dar în prezent frontiera este ferm trasată, fără dezacord asupra graniţelor.

Ceea ce Xi Jinping a numit ,,noul nivel de cooperare" dintre cele două ţări a fost expus în ceea ce a devenit cunoscut sub numele de ,,diplomaţia clătitelor" la Forumul Economic de la Vladivostok, în septembrie 2018. Putin şi oaspetele său principal, Xi Jinping, au luat o pauză de la lucrările conferinţei pentru a-şi pune şorţuri de bucătar şi au gătit clătite ruseşti cunoscute sub numele de blini, pe care le-au umplut cu caviar, şi au băut împreună vodcă/

In acelaşi timp, exerciţii militare de anvergură aveau loc peste tot în Extremul Orient rus — cele mai ample de la exerciţiile sovietice din 1981. Exerciţiile au inclus trupe chineze, împreună cu avioane chineze, în cursul simulării unui război major, pe mai multe fronturi, care a durat o săptămână.

Un an mai târziu, în vara lui 2019, ruşii şi chinezii au început patrule aeriene comune în Pacific. Noul aranjament a fost a anunţat lumii când o patrulă comună a intrat în zona de identificare a apărării aeriene a Coreei de Sud, incursiune care a făcut Coreea să îşi lanseze avioanele de poliţie aeriană.

Toate acestea erau un mesaj clar nu numai de pregătire pentru un posibil conflict în viitor, ci şi de aliniere geopolitică în prezent.

Capitolul 16

CENTRUL ŢĂRII

Această nouă înţelegere între Rusia şi China este cu atât mai remarcabilă din perspectiva expansiunii Chinei în Asia Centrală. In anii 1990, înainte ca Ucraina să atragă toată atenţia, Asia Centrală şi Caucazul fuseseră regiunile în care Rusia căutase în mod susţinut să-şi reafirme supremaţia în spaţiul postsovietic. ,,Străinătatea apropiată", cum a numit-o Moscova, a devenit punctul central al unei confruntări geopolitice — nu cu China, ci mai degrabă cu Statele Unite. Asia Centrală — cuprinzând actualele state Kazahstan, Kîrgîzstan, Tadjikistan, Turkmenistan şi Uzbekistan, plus Azerbaidjanul - era chiar centrul întinderii eurasîatice pe care unul dintre părinţii geopoliticii moderne, Halford Mackinder, într-o faimoasă cuvântare în cadrul Royal Geographical Society din 1904, îl identificase drept ,,pivotul geopolitic al lumii" — „centrul său".[1]

In anii care au urmat prăbuşirii Uniunii Sovietice, Moscova a fost hotărâtă să se asigure că aceste ţări din Asia Centrală rămân în sfera privilegiată a Rusiei, în ciuda noii lor independenţe. Statele Unite, au insistat unii ruşi, uneltiseră la prăbuşirea Uniunii Sovietice pentru a ridica o salbă de state independente care să menţină Rusia slabă — şi să pună mâna pe petrolul caspic. Pentru Statele Unite şi Europa aceste noi naţiuni erau ţări independente cărora trebuia să li se permită să-şi dezvolte propria identitate şi economie. Aşa ar fi trebuit să fie viaţa în lumea globalizată după Războiul Rece. Mai mult, dacă aceste ţări erau slabe si instabile, ar fi putut cădea din nou în mâinile Rusiei sau ar fi devenit prada ţării vecine, Iranul. Pentru unele ţări, petrolul şi gazul erau esenţiale pentru independenţa lor. „Am folosit petrol pentru obiectivul nostru major", spunea Ilham Aliev, care avea să devină preşedintele Azerbaidjanului, iar acest obiectiv era „să devină o ţară adevărată". Pentru a face acest lucru, trebuiau să deseneze o nouă hartă a infrastructurii, în care conductele să curgă nu spre nord, în sistemul rusesc, ci de la est la vest, până la Marea Neagră, asigurând independenţa.[2]

A existat un motiv suplimentar pentru interesul occidental. Războiul din Golf, din 1991, a eliberat Kuwaitul şi a generat cu

toate acestea un nou sentiment de nesiguranţă cu privire la dependenţa puternică de Orientul Mijlociu. „Regiunea Caspică ne va salva, să sperăm, de dependenţa totală de petrolul Orientului Mijlociu", declara secretarul american pentru energie de la acea vreme, Bill Richardson. Washington nu dorea să vadă exploatarea petrolului în regiune zădărnicită de opoziţia şi de concurenţa rusă — sau de reafirmarea controlului acestei ţări. Vicepreşedintele Al Gore a devenit un susţinător al conductelor pentru petrolul caspic. „Securitatea resurselor mondiale de petrol şi de gaze naturale continuă să fie cel mai mare interes al Statelor Unite si al aliaţilor săi“, a explicat el. „Astăzi, graniţele regiunii asupra cărora sunt concentrate interesele SUA s-au extins în Caucaz, Kazahstan si Siberia/'[3]

A urmat astfel marea cursă a conductei caspice, o luptă care a continuat un deceniu şi a învrăjbit Rusia împotriva Statelor Unite şi a Regatului Unit, dar a implicat şi alte ţări. Ruşii se opuneau fluxurilor care mergeau spre vest. Dar, după multe critici, ameninţări şi maşinaţiuni politice, conductele-cheie spre vest au avansat. Una începe în Azerbaidjan, la sud de Baku, se îndreaptă spre vest mai mult de 1 600 de kilometri, traversează 1 500 de râuri, munţi înalţi şi terenuri sensibile şi merge spre sud, prin Turcia, până în portul Geyhan, la Marea Mediterană. Conducta de gaz din zona caspică, care transportă petrolul kazah pe pieţele lumii, porneşte din Kazahstan apoi trece prin sudul Rusiei până la Marea Neagră. De acolo, petrolierele iau ţiţeiul şi îl transportă prin Bosfor, în Marea Mediterană şi pe pieţele mondiale. Acea conductă este legătura esenţială a Kazahstanului cu lumea.

Până în primul deceniu al secolului XXI, ambele conducte erau operaţionale, conectând Azerbaidjanul şi Kazahstanul la pieţele globale. Producţia Azerbaidjanului s-a triplat de la destrămarea Uniunii Sovietice şi ajunge acum la aproximativ 800 000 de barili pe zi. Dar adevăratul centru de putere petrolieră este Kazahstan, a cărui producţie a crescut de la 570 000 de barili pe zi la două milioane. Aceste ţări produc acum împreună mai mult petrol decât producţia combinată norvegiană şi britanică din Marea Nordului. Acumularea producţiei din imensul câmp petrolifer din Kaşagan mult amânat si extinderea Tenghiz în Kazahstan vor creste si mai mult producţia. Exploatarea petrolului şi a gazelor le asigură într- adevăr independenţa.

Dar conductele vor trece în cele din urmă si în cealaltă direcţie, nu numai de la est la vest, dar si de la vest la est — adică din Asia Centrală spre China.

Şi nimeni nu a înţeles mai bine această nouă geopolitică

emergentă decât Nursultan Nazarbaiev. A fost liderul Kazakhstanului de când a devenit prim-secretar al Partidului Comunist, în 1989. Odată cu independenţa din 1991, a devenit preşedinte. Stimulată de veniturile din petrol, economia Kazahstanului a crescut până în 2019 de aproape opt ori, începând cu 2000. Nazarbaiev a fost un element de echilibru extrem de priceput între marile puteri — Rusia şi China şi Statele Unite. De asemenea, pe plan intern a căutat echilibrul. Majoritatea ţării este de etnie kazahă, dar 25% sunt etnici ruşi şi ucraineni, în mare parte în nordul ţării; şi a depus eforturi pentru a menţine echilibrul intern, inclusiv stabilind noua capitală în mijlocul ţării.

Legăturile dintre China şi Kazahstan sunt foarte importante pentru ambele ţări. Kazahstanul este bogat în resursele naturale de care China are nevoie. Mult mai mare ca suprafaţă decât toate celelalte ţări din Asia Centrală împreună şi cu o frontieră lungă cu China, Kazahstanul este un important coridor comercial pentru aceasta. Pentru Kazahstan, piaţa chineză şi investiţiile chineze vor determina prosperitatea sa viitoare.

In 2019, Nazarbaiev a făcut ceva fără precedent în ,,spaţiul postsovietic". In vârstă de 78 de ani, el şi-a anunţat brusc demisia. Nu dorea ca „moştenirea" sa să fie tumultul unei tranziţii nesigure. Mai mult, el va rămâne „tatăl naţiunii", intr-un rol care aminteşte oarecum de rolul lui Lee Kuan Yew din Singapore după ce acesta a demisionat din funcţia de prim-ministru. Succesorul lui Nazarbaiev la preşedinţie este Kassîm-Jomart Tokaiev, care a fost atât prim-ministru, cât şi ministru de afaceri externe şi care
vorbeşte limba chineză.[4]

Ţările din Asia Centrală salută comerţul si investiţiile din China, recunoscând că Beijingul nu are nici un interes să le schimbe sistemele politice autocratice şi nici nu le critică alegerile şi nu susţine activiştii pentru drepturile omului. Deşi reprezentanţii guvernamentali din aceste ţări continuă să desfăşoare activităţi în limba rusă, limbă cu care au crescut, influenţa economică chineză a sporit semnificativ. Cu toate acestea, creşterea rapidă a prezenţei chineze — şi dependenţa de China — provoacă, de asemenea, anxietate în ţările din Asia Centrală. La nivel popular, există suspiciuni si resentimente fată de influenta chineză si de chestiuni precum achiziţionarea de terenuri agricole de către chinezi. La nivel guvernamental, oficialii îşi fac griji cu privire la modul în care pot asigura echilibrul între Moscova şi Beijing. Pentru a preveni strânsoarea prea puternică a Chinei, aceste ţări beneficiază de implicarea continuă a Rusiei. întrebat despre

această provocare, un lider din Asia Centrală nu a răspuns în cuvinte. In schimb, a răspuns în tăcere zâmbind si incrucisându-si braţele strâns.

Chinezii sunt atenţi să transmită că nu-şi propun să înlocuiască poziţia „privilegiată" a Rusiei în regiune. Totuşi Moscova, chiar în timp ce îşi aprofundează propriile legături cu China, urmăreşte expansiunea chineză cu oarecare neîncredere. Indiferent de retorică, investiţiile Chinei în energia şi în infrastructura din regiune slăbesc bazele sferei privilegiate ale Rusiei şi înlocuiesc influenţa rusă. Dar, pentru moment, Rusia se consideră principalul beneficiar al investiţiilor din comerţul cu China — şi, dincolo de economie, din relaţia strategică, care a devenit un fapt major al vieţii internaţionale.

Relaţia dintre preşedintele Rusiei şi cel al Chinei a căpătat un caracter foarte personal. Xi Jinping a fost invitatul lui Putin la Forumul Economic Internaţional de la Sankt-Petersburg, în iunie 2019. Putin şi-a cerut scuze că l-a ţinut treaz pe Xi până târziu, la ora 4 dimineaţa, ora Chinei. „Dar", a explicat el, „am discutat despre orice." Xi a adăugat: „Nu avem niciodată suficient timp". Două săptămâni mai târziu, la o conferinţă în Tadjikistan, Putin l-a surprins pe liderul chinez cu un cadou de ziua lui - o cutie mare cu îngheţata lui rusească preferată. Plin de apreciere, Xi a comunicat că Putin este „cel mai bun prieten" al său."[5]

Oricât de profundă este prietenia dintre cei doi lideri, interesele comerciale dintre cele două ţări sunt disproporţionate. Pentru Rusia, piaţa Chinei este crucială. China asigură acum 11% din exporturile totale ale Rusiei şi, în ceea ce priveşte energia, piaţa poate numai să crească. Pentru China, Rusia este un furnizor important şi de încredere pentru importurile de energie, dar reprezintă doar 2% din totalul exporturilor din China. Rusia este, de asemenea, o parte esenţială a strategiei Beijingului de diversificare a energiei. Petrolul şi gazul ruseşti diminuează dependenţa de Orientul Mijlociu şi de transportul maritim, care, spre îngrijorarea chinezilor, ar putea fi perturbat de marina americană.

Cu toate acestea, din punct de vedere economic, Statele Unite sunt mult mai importante pentru China decât Rusia. In 2018, înainte de războaiele comerciale şi de coronavirus, China a exportat bunuri în valoare de 35 de miliarde de dolari către Rusia, comparativ cu 410 miliarde de dolari către Statele Unite. Când au fost aplicate sancţiuni asupra relaţiilor financiare cu Rusia din cauza Crimeei şi a Ucrainei,

principalele bănci din China le-au respectat. Nu merita să pierzi accesul la sistemul dolarului şi la pieţele internaţionale de capital pentru câteva afaceri în Rusia. Acea afacere a fost lăsată pe mâna câtorva bănci speciale.

Pivotarea a fost evidenţiată clar pe 2 decembrie 2019. După cinci ani şi jumătate de la semnarea importantului acord de gaze naturale din Shanghai, imensa conductă de gaz natural de 3 000 de kilometri, Puterea Siberiei, era gata să înceapă transportul gazului. Vladimir Putin, la Soci, şi Xi Jinping, la Beijing, au participat printr-o conexiune video complicată pentru camerele de control de fiecare parte a frontierei ruso-chineze la inaugurarea gazoductului. Din camerele lor de control, Aleksei Miller, director executiv al Gazprom, şi Wang Yilin, preşedintele Companiei Naţionale PetroLeum din China, le-au cerut preşedinţilor aprobarea, pe care fiecare a acordat-o prompt. Astfel, tehnicienii au deschis supapele exact la timp pentru a începe aprovizionarea Chinei pentru iarnă. „Acesta este cu adevărat un eveniment istoric'*, a spus Putin în timp ce gazul a început să curgă, ,,nu numai pentru piaţa energetică mondială, ci mai ales pentru noi, Rusia şi China."

Dar exista încă o întrebare arzătoare despre viitorul Rusiei. Cine îi va urma lui Putin când mandatul său de preşedinte se va încheia în 2024? In primăvara lui 2020 răspunsul a devenit clar. Putin îl va succeda pc Putin. O nouă revizuire constituţională îi va permite să ocupe funcţia de preşedinte până în 2036 — mai mult sau mai puţin pe viaţă. In acest fel, a explicat el parlamentului rus, va putea continua să fie „garantul securităţii, al stabilităţii interne şi al dezvoltării evolutive a ţării" — esenţial, a continuat el, pentru că duşmanii interni şi externi „ne aşteaptă să greşim sau să facem un pas greşit". Acest lucru i-ar permite, de asemenea, să continue să ghideze dezvoltarea energetică a Rusiei şi să întărească „pivotarea" către est, care ar însemna, mai mult decât orice, o consolidare suplimentară a relaţiei cu China, unde prietenul său Xi Jinping a fost deja ales preşedinte pe viaţă.

Dar apoi noul coronavirus a început să se răspândească în Rusia. Oamenii s-au îmbolnăvit de-a lungul frontierei ruso-chineze din Extremul Orient. Graniţa a fost închisă. Fondurile pentru „proiectele naţionale" majore pe termen lung au trebuit redirecţionate către nevoile imediate ale luptei împotriva pandemiei. In Moscova, oamenii au fost instruiţi să rămână acasă.

Ziua de 22 aprilie 2020 fusese stabilită ca dată pentru „referendumul popular" care să aprobe schimbarea

constituţională. Dar pandemia a forţat amânarea până la sfârşitul lui iunie. Apoi 9 mai trebuia să fie marea sărbătoare a Zilei Victoriei, aniversarea a 75 de ani de la înfrângerea Germaniei naziste. Era programat un spectacol care marca, de asemenea, renaşterea Rusiei, puterea şi priceperea militară — şi pe preşedintele care condusese această renaştere. Dar si acest eveniment a trebuit

t

să fie amânat.[6]

Decembrie trecut fusese marcat atât de ceremonia de inaugurare a gazoductului Puterea Siberiei, cât şi de ratificarea sancţiunilor aplicate conductei Nord Stream 2 de către preşedintele Trump. Această suprapunere a evidenţiat hărţile în schimbare ale geopoliticii şi ale energiei — atât în Est, cât şi în Vest. Deschiderea supapei gazoductului Puterea Siberiei a demonstrat rolul fundamental al energiei în parteneriatul strategic dintre Rusia şi China. Bineînţeles, nu doar în asta constă parteneriatul. Moscova şi Beijing sunt unite prin accentul pe „suveranitate absolută", respingerea valorilor şi normelor „universale" propuse de Occident, dependenţa lor de economiile de stat şi opoziţia lor faţă de ceea ce ei numesc poziţia „hegemonică" şi „unilateralismul"

Statelor Unite. Dar energia este o parte foarte importantă a

acestei noi legături geopolitice. O relaţie care se baza cândva

pe Marx şi pe Lenin se bazează acum pe petrol şi pe

gaze.

PARTEA A III-A. HARTA CHINEI

Capitolul 17

„G2“

Această aglomerare de „G"-uri poate provoca unele confuzii. Există un G7, întâlnirea anuală a principalelor naţiuni industrializate din lume, care pentru o vreme a fost G8, apoi, după ce Rusia a fost expulzată, a redevenit G7. După aceea există G20, ,,cele mai mari economii ale lumii[1]* — G7 şi Uniunea Europeană plus marile pieţe „emergente", inclusiv China, India, Brazilia şi Arabia Saudită. Cândva considerată de unii ca un fel de „consiliu de administraţie" al economiei globale, G20 rămâne mai mult un grup de discuţii şi de coordonare.

Apoi, pentru a crea şi mai multă confuzie, există şi „G2". Numai că G2 nu există, cel puţin nu oficial. Cu toate acestea, este foarte real, adică este gruparea cu cea mai mare putere de decizie dintre toate. Are mai multe de spus despre viitorul economiei mondiale - şi, într-adevăr, despre ce a mai rămas din acest secol - decât oricare altă grupare. G2 cuprinde doar două ţări — Statele Unite şi China — care împreună reprezintă aproximativ 40% din PIB-ul lumii şi 50% din cheltuielile sale militare. G2 nu este o alianţă sau un forum pentru luarea deciziilor. Mai degrabă subliniază importanta relaţiei dintre aceste două ţări — si noua lor rivalitate — şi impactul acesteia asupra întregii lumi.

Nu cu mult timp în urmă, se credea că Statele Unite şi China sunt din ce în ce mai unite de interdependenţa lor — lanţuri de furnizare integrate (dispozitive iPhone concepute în Statele Unite, dar fabricate în China), comerţul total în 2018 (înainte de războiul comercial) de 738 de miliarde de dolari, 116 miliarde de dolari
investiţii americane în China si investiţii chineze în Statele

Unite în
* ♦ ?
valoare totală de 60 de miliarde de dolari — plus peste 360 000 de studenţi chinezi în Statele Unite, contribuind cu 13 miliarde de dolari la economia SUA.[1]

Această interdependenţă a fost propulsată de aderarea Chinei la Organizaţia Mondială a Comerţului (OMC) în 2001 — ceea ce Bill Clinton a numit „una dintre cele mai importante evoluţii ale politicii externe" din timpul mandatului său. Scopul era de a aduce China în ascensiune rapidă intr-un sistem de piaţă pentru comerţul global care ar fi însemnat, aşa cum spunea Clinton, că acţiunile Chinei „vor fi supuse regulilor acceptate şi hotărârilor adoptate de 135 de naţiuni". Va deschide piaţa chineză către afacerile din SUA şi va sprijini creşterea economică globală. Interdependenţa şi „angajamentul" vor promova o convergenţă a intereselor ce va reduce riscurile conflictelor. Acest set de idei s-a adăugat la ceea ce putem numi „acordul OMC". In ciuda criticilor de la acel moment, nu părea să existe nici o alternativă satisfăcătoare în faţa puterii economice în ascensiune a Chinei/

Dar „acordul OMC“ a eşuat, iar G2 este divizat. Angajamentul cedează locul înstrăinării — războaie comerciale şi conflicte legate de probleme economice şi de securitate, discuţii despre „decuplarea** celor două economii, o cursă a înarmărilor, iar ceea ce urmează va fi văzut ca o bătălie pentru modele economice şi, într- adevăr, pentru supremaţie până la sfârşitul acestui secol. Toate acestea păreau să indice apariţia unui nou război rece, deşi de altă natură decât cel dintre Statele Unite si Uniunea Sovietică.

Tulburările si teribilele costuri umane si economice ale noii pandemii de coronavirus în 2020 au dus la o adevărată decuplare, fie ea şi temporară, deoarece călătoriile cu avionul au fost anulate şi comerţul a fost limitat, incriminările au crescut, iar ostilitatea a atins un nou nivel.[3]

Se îndreaptă oare China şi Statele Unite către ceea ce profesorul de la Harvard Graham Allison a numit „Capcana lui Tucidide"? Conceptul, denumit astfel după vechiul istoric militar atenian, descrie riscul războiului care rezultă din coliziunea dintre o putere „dominantă** şi o putere „în ascensiune**. Numeroasele exemple încep cu războiul din secolul al V-lea î.Hr. între Atena „dominantă[4]* şi Sparta „în ascensiune**, despre care relata Tucidide. A durat 30 de ani si a lăsat ambele orase-stat devastate.

Celelalte studii de caz includ cursa navală şi competiţia economică dintre Marea Britanie si Germania, care a culminat

cu Primul Război Mondial. La sfârşit, atât învingătorii, cât şi învinşii erau într-o situaţie mult mai grea, iar masacrul a pregătit cel de-al Doilea Război Mondial. Bineînţeles, nici unul dintre aceste cazuri istorice nu a implicat un mare arsenal de arme nucleare — nici, bineînţeles, un război cibernetic.

Deşi validitatea conceptului Capcana lui Tucidide este încă dezbătută, a devenit parte din vocabularul uzual. „Nu există această Capcană a lui Tucidide în lume*[4], a declarat Xi Jinping într- o vizită la Seattle. Dar, a avertizat el: „In cazul în care ţările importante comit din nou erori de judecată strategică, ar putea crea astfel de capcane pentru ele însele**.[4]

De la prăbuşirea comunismului sovietic, în 1991, până la criza financiară globală, din 2008, modelul SUA pentru administrarea economiei mondiale fusese în general acceptat. Dar dezastrul din 2008 a explodat în inima economiei americane sau, aşa cum au văzut-o chinezii, „în nucleul lumii capitaliste". „Modelul chinezesc" al unei economii gestionate de stat (şi de un partid) reprezenta o alternativă. Mai mult, China a fost motorul care a scos prima dată economia mondială din criză în 2009 şi a redresat-o.
China nu a mai simtit nevoia să caute îndrumare si modele din
> i
partea Statelor Unite. In viziunea chineză, criza financiară a fost ,,un moment de răscruce în istoria relaţiilor SUA-China", care ,,obliga Statele Unite să trateze China de pe picior de egalitate". In urma crizei financiare, un strateg chinez a publicat o carte intitulată *The China Dream: Great Power Thinking and Strategic Posture in the Post-America Era*. In opinia sa, conflictul cu Statele Unite era inevitabil. Cartea a fost un bestseller în China.[0]

Această schimbare va fi întărită de echilibrul în schimbare în economia mondială. China a devenit ceea ce fusese Regatul Unit în timpul Revoluţiei industriale — ,,atelierul de producţie al lumii". Câteva exemple: China este astăzi cel mai mare producător mondial de oţel (aproape 50%), aluminiu şi computere - precum şi de pământuri rare necesare vehiculelor electrice şi turbinelor eoliene. In trei ani, 2011-2013, China a consumat mai mult ciment decât Statele Unite pe tot parcursul secolului XX. Are putere financiară. SAFE — Administraţia de stat pentru schimb valutar — deţine rezerve valutare în valoare totală de trei trilioane de dolari — aproximativ o treime fiind datoria guvernului american.[6]

De asemenea, China devine rapid o ţară de consumatori, pe măsură ce Beijingul încearcă să îndrepte economia de la una orientată spre export la una orientată spre consumator. In 2000 sau vândut 1,9 milioane de maşini în China si 17,3 milioane în Statele Unite. Până în 2019, numărul acestora a

ajuns la 25 de
milioane în China si 17 milioane în Statele Unite. Ponderea Chinei

în economia mondială a fost evidenţiată clar de noul coronavirus.

t

Când a început epidemia de SARS, în 2002, China reprezenta doar 4% din PIB-ul mondial. Când coronavirusul a lovit, în 2020, se ridica la 16%, ceea ce înseamnă că impactul economic a avut ecou în întreaga lume chiar înainte ca noul coronavirus să închidă mare parte din restul lumii/

Când PIB-ul este măsurat prin cursuri de schimb, economia SUA tot este mai mare decât cea a Chinei. După celălalt indicator important al PIB-ului — paritatea puterii de cumpărare —, China este deja cea mai mare economie din lume. După acest indicator, a depăşit Statele Unite în 2014. (Doar ca să fac o constatare, economia Germaniei a depăşit-o pe cea a Regatului Unit în 1910, cu patru ani înainte de izbucnirea Primului Război Mondial.) Dar este necesară o analiză a realităţii pentru viitoarea creştere a Chinei — factorul demografic, consecinţa politicii copilului unic şi a schimbărilor sociale. ,,Nici o ţară nu a îmbătrânit vreodată într-un ritm mai rapid", remarca demograful Nicholas Eberstadt. In următoarele două decenii, numărul persoanelor în vârstă va creşte dramatic, în timp ce numărul persoanelor apte de muncă care determină creşterea economică va scădea la fel de dramatic. Alte provocări includ amploarea datoriei interne şi structura economiei.[8]

Când vine vorba de petrol, diferenţa dintre cele două ţări este cât se poate de evidentă. China importă 75% din petrolul său, ceea ce Beijingul percepe drept o vulnerabilitate majoră şi este unul dintre motoarele politicii sale strategice. Statele Unite obişnuiau să împărtăşească astfel de îngrijorări când nivelul importurilor era ridicat. Dar, datorită şistului, nu a mai fost cazul.

Rivalitatea dintre cele două ţări este cu siguranţă evidentă în ceea ce priveşte capacităţile militare. „Armata noastră a luptat întotdeauna cu mult entuziasm'*, a spus Xi în timpul unei vizite la o divizie renumită pentru lupta împotriva forţelor americane în timpul Războiul din Coreea. „In trecut, aveam mai mult avânt decât oţel. Acum avem o mulţime de echipamente." China mai are şi bani. In ultimele două decenii, cheltuielile militare ale Chinei au crescut de şase ori. Conform celor mai recente cifre comparative, acestea se ridică la 240 de miliarde de dolari, comparativ cu cele 634 de miliarde de dolari ale Americii. Naţiunile de pe locul al treilea şi al patrulea

în privinţa cheltuielilor militare sunt cu mult în urmă - Arabia Saudită şi Rusia - fiecare cu aproximativ 65 de miliarde de dolari. Armata Chinei, conform unei evaluări a RÂND Corporation, „s-a transformat dintr-o forţă mare, dar depăşită, într-o armată modernă şi competentă". A „redus decalajul" faţă de Statele Unite. In mod esenţial, are „avantajul proximităţii în cele mai plauzibile scenarii de conflict, iar avantajul geografic va neutraliza probabil multe puncte forte ale armatei americane". De asemenea, armata Chinei s-a concentrat pe dezvoltarea unei „mari varietăţi de rachete, pe apărare aeriană şi echipamente electronice" care ar putea neutraliza capacităţile SUA, de la nave la sateliţi.[9]

Nici Statele Unite nu stau pe loc. Drept răspuns la capacităţile emergente ale ceea ce numim acum un adversar „pe picior de egalitate", armata Statelor Unite realizează o schimbare majoră în ceea ce priveşte centrul de interes, strategia şi armele. Puşcaşii marini americani trec, de exemplu, printr-o transformare, conform noii strategii pentru forţele armate, distanţându-se de două decenii de lupte pe uscat împotriva „extremiştilor violenţi din Orientul Mijlociu". In schimb, urmează să devină o forţă expediţionară navală agilă, care poate să se deplaseze cu mare viteză şi desfăşurându-se de la insulă la insulă în Pacific, pentru a neutraliza o navă chineză capabilă să atace activele militare tradiţionale ale SUA.[10]

Supremaţia Chinei în Asia continuă să crească. La începutul lui 2017, la doar câteva zile după ce a devenit preşedinte, Donald Trump a smuls Statele Unite din Parteneriatul Transpacific, care ar fi inclus 12 naţiuni care se învecinează cu Pacificul — deşi
* ♦
excluzând în mod special China, într-un nou bloc reprezentând 40% din comerţul mondial. Ar fi afirmat angajamentul SUA faţă de Asia si ar fi oferit altor naţiuni asiatice forţa de a contracara
t * ?
puternicul câmp magnetic al economiei chineze. Pentru acele naţiuni, parteneriatul era atât politic, cât şi economic. Acţiunea lui Trump a fost percepută în Asia ca marcând o retragere din regiune - şi o ocazie pentru China de a umple golul. Intr-adevăr, un chinez a numit retragerea SUA „un dar imens" pentru Beijing. Fără o contrapondere care să o limiteze, China a continuat negocierile pentru propriile acorduri comerciale cu ţările asiatice — cu excepţia Statelor Unite.[11]

Xi Jinping a demonstrat noul statut de mare putere al Chinei când a găzduit 29 de lideri din alte ţări la un forum în

Beijing. El a precizat că ţara sa, spre deosebire de Statele Unite, nu le va ţine predici despre drepturile omului şi nici nu va susţine activiştii democraţiei. ,,Nu avem nici o intenţie", a spus preşedintele chinez, „să ne amestecăm în afacerile interne ale altor ţări, să exportăm sistemul nostru social... sau să ne impunem propria voinţă." Mesajul său a fost primit cu căldură de liderii atraşi de Beijing de perspectiva generozităţii economice a Chinei.[12]

Rivalitatea G2 este cât se poate de evidentă în două arene. Una - Marea Chinei de Sud - implică, literalmente, hărţi geografice. Cealaltă — cunoscută sub numele de „Centura şi drumul" — reprezintă un efort de a redesena harta economiei globale. In ambele, energia este profund interconectată.

Există alte puncte de pericol, începând cu problema fundamentală - Taiwanul. „Interesul profund" al Chinei, adesea repetat, este că Taiwanul nu este o ţară independentă şi ca acesta să nu se îndrepte spre independenţă. Beijingul exprimă fără echivoc faptul că ar folosi forţa militară şi, dacă este necesar, ar intra în război pentru a preveni orice astfel de mişcare. Un alt punct periculos este reprezentat de micile insule nelocuite, dar situate strategic, la nord-est de Taiwan, pe care atât China, cât şi Japonia le revendică. Coreea de Nord şi programul său de arme nucleare şi de rachete constituie un subiect de mare interes. Cu toate acestea, Marea Chinei de Sud reprezintă ceea ce a fost descris drept „cel mai mare punct de tensiune" direct între Statele Unite şi China. Sau, după cum spunea amiralul James Stavridis, fost comandant suprem al NATO: „Marea Chinei de Sud este cea mai periculoasă confruntare potenţială dintre Statele Unite şi China".[13]

Capitolul 18

TEREN PERICULOS

In aprilie 1933, căpitanul de marină francez Georges Mcesemaecker a ridicat ancora din Saigon spre Vietnam, colonie franceză. Marea Chinei de Sud către care se îndrepta era regiunea pescarilor. Pentru comerţul mondial era un loc izolat. Misiunea căpitanului era să extindă suveranitatea Imperiului francez pe cale de a se destrăma în Indochina până la cele mai îndepărtate limite ale sale. Urma să facă asta luând în „stăpânire" un grup de ,,formaţiuni geologice" în Marea Chinei de Sud, cunoscute sub numele de insulele

Spratly, denumite astfel după un căpitan britanic de vas care în 1843 reperase una dintre ele.[1]

Cât priveşte insulele, arhipelagul Spratly este orice numai impresionant nu — ,, ciudăţenii geologice, puncte pe hartă, de-abia ieşind în relief deasupra apei". Insulele, împreună cu numeroase stânci periculoase ascunse, recife şi bancuri de nisip acoperite de valuri, creează nenumărate pericole pentru marinari. De două secole, zona este marcată pe hărţile nautice drept ,,Zonă periculoasă". Chiar şi în ziua de azi, conform instrucţiunilor de navigaţie ale guvernului american, ,,evitarea zonei periculoase este singura garanţie de siguranţă a unui marinar". Deşi sunt nişte puncte, arhipelagul Spratly ocupă un teritoriu esenţial; se întinde pe aproximativ 414 398 de kilometri pătraţi — o zonă de mărimea statelor Michigan, Iowa şi Illinois la un loc — la câteva sute de kilometri de Vietnam şi ceva mai aproape de Filipine. Insulele sunt mai mult sau mai puţin în centrul celei mai importante căi navigabile din lume — Marea Chinei de Sud.

Flota căreia i se încredinţase marea misiune imperială, în 1933, era compusă din trei corăbii — o canonieră, un vas de pescuit şi o navă hidrografică. Misiunea fusese comandată pentru a „împiedica o putere străină să revendice suveranitatea". Francezii erau îngrijoraţi din cauza chinezilor, dar şi mai mult din cauza Japoniei expansioniste care încerca, se temeau francezii, să „pătrundă în apele controlate de Europa". Francezii au declarat revendicarea lor drept irefutabilă, pe baza afirmării suveranităţii făcute de regatul vietnamez Annam în urmă cu un secol.[2]

Ajutat de vremea bună, căpitanul Mcesemaecker a navigat către nouă dintre micile insule, pe fiecare dintre acestea repetând acelaşi ritual. O proclamaţie de suveranitate a fost semnată de căpitanii vaselor şi apoi pusă într-o sticlă care, la rândul ei, a fost îngropată în pământ la o bornă de graniţă. Apoi steagul Franţei a fost arborat pc fiecare insulă şi au răsunat trompetele. Era o scenă solitară, asistată de tăcerea mării pustiii

Astăzi se dă o luptă din ce în ce mai aprigă pentru suveranitate
în Marea Chinei de Sud - pentru cine controlează insulele Spratly
precum şi un alt grup de insule mai aproape de China şi de Vietnam numite insulele Paracel, dar şi pentru alte mici ,,formaţiuni geologice" ce abia se văd din valuri — şi, desigur, pentru marea însăşi. Este o luptă pentru o serie de chestiuni critice - resurse de petrol şi de gaze, atât ştiute, cât şi

presupuse; o parte substanţială a resurselor de pescuit din lume; control asupra celor mai importante culoare maritime şi, posibil, comerţul care se face aici. De asemenea, este vorba despre identitate naţională, un echilibru strategic care se modifică pe zi ce trece, dar şi despre relaţia în schimbare a Chinei cu vecinii săi si cu Statele Unite.

Si » » »

mai specific, se pune problema dacă navele de război trec libere sau nu prin aceste ape. Toate acestea atrag riscul ciocnirilor armate, fie intenţionate, fie accidentale.

* *

Marea Chinei de Sud, descrisă drept ,,cea mai importantă cale navigabilă", se întinde de la Oceanul Indian până în Asia şi în Oceanul Pacific, Se învecinează cu Indonezia, Malaysia, Brunei, Filipine, Vietnam, China şi Taiwan. Singapore este chiar dincolo de graniţele sale. Prin apele sale trec 3,5 trilioane de dolari din comerţul mondial — două treimi din comerţul maritim al Chinei si

* i ♦

peste 40% din comerţul Japoniei şi 30% din comerţul maritim mondial. Fluxurile includ 15 milioane de barili de petrol pe zi — aproape tot atât cât traversează strâmtoarea Ormuz —, precum şi o treime din GNL-ul mondial. 80% din importurile de petrol ale Chinei trec prin apele Mării Chinei de Sud. Acestea sunt esenţiale pentru securitatea alimentară. 10% din întreaga captură de peşte din lume şi 40% din tonul său provin din acestea. Ele furnizează o mare parte din fructele de mare consumate atât în China, cel mai mare consumator de peşte din lume, cât şi în Asia de Sud-Est. S-a sugerat chiar că „valoarea şi importanţa stocurilor de peşte din Marea Chinei de Sud" fac din „peşte o marfă strategică". Conflictele legate de sectorul pescuitului instigă de asemenea opinia publică în ţările care se învecinează cu marea.

Aceste ape sunt, de asemenea, pline de risc. „O singură acţiune iresponsabilă sau o instigare la conflict", a avertizat premierul vietnamez, „ar putea duce la întreruperea acestor fluxuri comerciale uriaşe, cu consecinţe imprevizibile nu numai pentru economiile regionale, ci şi pentru întreaga lume."[4]

Prin comparaţie, în 1933, misiunea Meesemaecker era departe de centrul disputelor globale. Obiectivul său era mult mai simplu — sa încerce să consolideze poziţia Franţei în

regiune. Dar ştirile călătoreau încet în acele vremuri. Veştile despre misiune au ajuns mai târziu în acel an la Ministerul chinez al Afacerilor Externe, care a fost revoltat. Dar după câteva săptămâni de reflecţie,
Consiliul militar chinez a avertizat: ,,Trebuie să calmăm situaţia cu
francezii". Motivul? ..Forţa noastră navală este slabă si aceste nouă
7 7 * »
insule nu ne sunt utile acum."[5]

Cu toate acestea, alţii nu erau deloc pregătiţi să se calmeze, deoarece integritatea teritorială a Chinei era o chemare pentru naţionaliştii revoltaţi de ceea ce a devenit cunoscut sub numele de
» i »
„Incidentul celor nouă insuliţe". Aceştia erau deja mobilizaţi de „umilirea" „tratatelor inegale" cu ţările străine, începând, după Primul Război al Opiului, cu Tratatul de la Nanking din 1842. Conform acestuia, o China înfrântă trebuia să închirieze Hong Kongul Regatului Unit şi să acorde „extrateritorialitate", ceea ce însemna că cetăţenii britanici trebuiau să se supună legii britanice, nu celei chineze. O întreagă seric de „tratate inegale" ulterioare dea lungul secolului al XIX-lea a dat naţiunilor europene, inclusiv Rusiei, precum şi Japoniei, drepturi comerciale şi extrateritoriale preferenţiale în oraşele de coastă chinezeşti, dar şi control politic în cadrul unor zone de concesiune definite. Toate acestea subminau suveranitatea Chinei si dovedeau slăbiciunea acesteia. Punctul culminant al „umilinţei" a venit în 1919, când Tratatul de la Versailles a transferat Japoniei privilegiile deţinute anterior de Germania în provincia Shandong. Acest lucru a declanşat demonstraţiile studenţeşti din Beijing pe 4 mai 1919 — care au devenit cunoscute sub numele de „Mişcarea din 4 mai" —, un reper pentru naţionalismul chinez modern.

Republica Chineză, fondată în 1912, trebuia să modernizeze ţara şi să-şi recâştige suveranitatea. Dar, până la începutul anilor 1930, China ajunsese o ţară fragmentată. Chiang Kai-shek, lider al naţionaliştilor şi moştenitor al Republicii Chineze, se lupta atât cu dictatorii militari, cât şi cu comuniştii. In 1931, japonezii au preluat controlul asupra Manciuriei, unde se afla o parte substanţială a industriei Chinei, şi au străpuns Marele Zid.

In fata acestor tulburări si a soluţiei continue, orice altă diminuare a autorităţii chineze, oricât de îndepărtată, stârnea indignare şi panică. Dar fără puterea navală, pentru a contracara înaintarea francezilor, „guvernul chinez", după cum scria un istoric, s-a îndreptat către războinici de altă natură —

„cartografii
~ • u 6
sai .

Intre 1933 şi 1935 au fost publicate diferite hărţi care afirmau suveranitatea chineză în Marea Chinei de Sud, ajungând la circa 1 600 de kilometri de ţărmul chinez, şi cu nume chinezeşti pentru diferitele insule (potrivit unui document guvernamental recent), „revizuite şi aprobate". Un singur războinic cartograf a condus atacul — Bai Meichu, unul dintre cei mai influenţi şi respectaţi geografi ai Chinei. Opera sa era inspirată nu doar de longitudini şi de latitudini, ci şi de pasiune naţionalistă. „Să îţi iubeşti naţiunea este principala prioritate în învăţarea geografiei'*, spunea el, „iar crearea unei naţiuni este motivul pentru care învăţăm geografie." Pentru a convinge şi pentru a educa ţara, el trasase deja în 1930 o ,,Hartă a umilinţei naţionale chineze". Unul dintre scopurile sale, spunea el, era ,,să ajute oamenii de rând să fie patrioţi".

In 1936 a desenat o hartă pentru *Noul atlas al construcţiei Chinei.* Aceasta includea o linie în formă de U — unii ar numi-o ,,limba vacii" — care şerpuia pe coastele Mării Chinei de Sud aproape până în Indiile de Est Olandeze, acum Indonezia. Tot ce se afla în interiorul acestei linii, afirma el, aparţinea Chinei. După cum a explicat într-o adnotare, Marea Chinei de Sud era ,,locul de trai al pescarilor chinezi. Suveranitatea, desigur, aparţine Chinei."[/]

Aproape nouă decenii mai târziu, harta lui Bai Meichu se aflã în centrul luptei de astăzi pentru Marea Chinei de Sud.

După al Doilea Război Mondial, în 1947 şi 1948, guvernul naţionalist, trasând direct pe harta din 1936 a lui Bai Meichu, a publicat o nouă hartă care arată China având controlul asupra insulelor Spratly, precum şi a insulelor Paracel şi mergând până la reciful James, în largul coastei Malaysiei de azi. Această delimitare, transmitea o declaraţie oficială la acea vreme, a fost urmată de ,,departamentele guvernamentale, şcolile şi editorii chinezi înainte de războiul antijaponez şi a fost înregistrată şi la dosar la Ministerul de Interne. In consecinţă, ar trebui să rămână neschimbată."[8]

China, la acea vreme, era mistuită de lupta critică dintre naţionaliştii lui Chiang Kai-shek si comuniştii conduşi de Mao Zedong. Comuniştii au învins. După-amiaza târziu, pe 1 octombrie 1949, de pe poarta Păcii Cereşti din Beijing, Mao a proclamat Republica Populară Chineză comunistă. ,,Poporul chinez s-a ridicat**, a declarat el. China, în cuvintele lui Mao, „nu va mai fi o naţiune supusă insultei şi umilinţei". In ceea ce-1 priveşte pe Chiang Kai-shek, acesta a fugit în Taiwan împreună cu adepţii săi naţionalişti si cu multi alţii care fugeau

din calea

înaintării comuniste. In deceniile următoare, Taiwanul a devenit prosper şi o sursă importantă de investiţii în Republica Populară, deşi umbrită de riscul reunificării fortate.[g]

Pe continent, noul guvern comunist a adoptat harta lui Bai Meichu, subliniind revendicările sale pentru Marea Chinei de Sud. Astăzi, harta chineză — şi viziunea sa asupra istoriei — continuă să fie cunoscută sub numele de Linia celor nouă puncte. In 2013, un cunoscut geograf chinez a declarat că harta lui Bai Meichu ,,este acum profund întipărită în inima şi în conştiinţa poporului chinez**. Generaţii întregi de elevi chinezi din clasele primare au fost învăţaţi că cea mai sudică parte a Chinei este Zeng Ansha, cunoscuta şi sub numele de reciful James, un recif subacvatic aflat la aproximativ 80 de kilometri de coasta Malaysiei. Intr-un zbor spre China astăzi, deschideţi revistele distribuite în avion de Air China şi veţi găsi limba lungă dc vacă a Liniei celor nouă puncte imprimată cu negru pe harta Mării Chinei de Sud, ajungând până în Malaysia şi Indonezia.

Capitolul 19

CELE TREI ÎNTREBĂRI

Disputa pentru Marea Chinei de Sud este legată de insule şi de „ape teritoriale". Gravitează în jurul a trei chestiuni:

In primul rând, cine deţine minusculele „formaţiuni" care ies la suprafaţa Mării CEiinei de Sud? Importanţa acestei întrebări constă în faptul că jurisdicţia asupra apelor decurge din „formaţiunile geologice". Această cEiestiune a suveranităţii este în primul rând o problemă între China şi naţiunile din Asia de Sud-Est. China spune că revendicarea suveranităţii de partea sa are rădăcini în istorie, pe care a expus-o succint într-o lucrare din decembrie 2014: „China deţine suveranitatea incontestabilă asupra insulelor Mării Sudului şi a apelor adiacente. Activităţile chinezeşti din Marea Chinei de Sud datează de peste 2 000 de ani. China a fost prima ţară care a descoperit, numit, explorat şi exploatat resursele Mării Chinei de Sud şi prima care exercită continuu puterea suverană asupra lor. Din anii 1930 până în anii 1940, Japonia a pus stăpânire ilegal asupra unor părţi din insulele Mării Chinei de Sud în timpul agresiunii împotriva Chinei. La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, guvernul chinez a reluat exercitarea suveranităţii asupra insulelor Mării Chinei de Sud,"[1]

Alte naţiuni contestă pretenţia de suveranitate a Chinei, argumentând că, timp de multe secole, negustori din Asia de

Sud- Est şi cei arabi au dominat comerţul în regiune. In plus, alte ţări, dar şi specialişti în domeniul juridic susţin că revendicarea în baza unor „drepturi istorice" este prea vagă şi ambiguă pentru a legitima suveranitatea. Vietnam, Filipine, Malaysia, Brunei şi Taiwan contestă, toate, diferite revendicări ale Chinei şi afirmă propriile revendicări asupra Mării Chinei de Sud.

Nici una dintre aceste insule contestate nu valorează cine ştie ce. Suprafaţa lor adunată nu depăşeşte de trei ori dimensiunea Central Park din New York. Pentru a complica şi mai mult lucrurile, există un dezacord cu privire la statutul acestor formaţiuni, dacă pot fi considerate insule în adevăratul sens al cuvântului conform dreptului internaţional sau sunt doar „roci care, în sine, nu pot susţine traiul uman sau activitatea economică proprie". Iar „insulele, instalaţiile şi structurile artificiale nu posedă statutul insulelor" şi, prin urmare, nu există efecte juridice asupra apelor din jurul lor. Cu toate acestea, ele pot deveni realitate.[2]

Asta se întâmplă în Marea Chinei de Sud, unde China draghează milioane de tone de roci şi de nisip pentru a construi insule artificiale peste o serie de recife de corali. Aceste noi insule devin „realităţi pe apa[4]* — şi baze militare ce asigură zone de ancoraj şi baterii de rachete, precum şi piste care pot face faţă bombardierelor strategice ale Chinei. In timp ce atât Malaysia, cât şi Taiwanul s-au angajat în revendicări teritoriale în Marea Chinei de Sud, zonele implicate sunt foarte mici. Nimic nu se compară cu viteza şi amploarea cu care China îşi dezvoltă proiectele — până în prezent, aproximativ 1 295 de hectare revendicate. Aceste insule iar permite Chinei să păstreze patrule aeriene permanente peste Marea Chinei de Sud. Acest lucru, la rândul său, ar putea permite la un moment dat implementarea unei zone de identificare defensivă aeriană peste regiune — care, în mod inevitabil, ar fi contestată.[3]

A doua întrebare este dacă Marea Chinei de Sud în sine - adică întinderea de apă — constituie ape internaţionale, mare liberă sau face parte din teritoriul naţional al Chinei. Acesta este un subiect de îngrijorare pentru ţările din regiune, naţiunile al căror comerţ trece prin acele ape, precum şi pentru companiile de transport maritim si forţele navale ale lumii. Afirmă harta Liniei celor nouă * *1*
puncte faptul că 90% din întreaga Mare a Chinei de Sud însăşi reprezintă apele teritoriale ale Chinei? Harta originală din

19471948 se descrie drept,,Harta insulelor chineze din Marea Chinei de Sud[44]. Mai recent, un purtător de cuvânt al Ministerului chinez al Afacerilor Externe a declarat: „China se bucură de o suveranitate incontestabilă asupra Mării Chinei de Sud[44], precum şi a insulelor, iar juriştii chinezi susţin că are „autoritate asupra Mării Chinei de Sud[44].

Multe naţiuni îşi bazează revendicările maritime pe Convenţia Naţiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982, care a implicat negocieri cu peste 150 de ţări în 14 ani. Afirmaţia Chinei conform căreia Linia celor nouă puncte este o graniţă naţională, care cuprinde marea însăşi, nu se bazează pe această convenţie, ci mai degrabă, afirmă Beijingul, pe „revendicarea istorică[44] cu „o bază în dreptul internaţional, inclusiv legea cutumiară a descoperirii, ocupaţiei şi titlului istoric[4]In replică, alte naţiuni consideră că dreptul internaţional „nu recunoaşte istoria ca bază pentru o jurisdicţie maritimă[44]. Pentru a-şi afirma poziţia, din această perspectivă, China ar fi trebuit să exercite suveranitatea efectivă asupra Mării Chinei de Sud pentru o perioadă lungă şi susţinută, într-o manieră „bine cunoscută[44]. Conform unora, China va putea exercita această revendicare prin stabilirea şi menţinerea unei poziţii de neclintit în anii ce vor urma.[4]

A treia întrebare are legătură cu ZEE — Zona economică exclusivă. Conceptul de ZEE a fost stabilit prin Convenţia Naţiunilor Unite asupra dreptului mării. ZEE este diferită de apele teritoriale, care se întind în general până la circa 20 de kilometri de ţărm. ZEE se întinde la aproximativ 370 de kilometri de ţărm. Pentru majoritatea ţărilor, ZEE implică doar drepturi „economice" asupra peştilor din ape, a petrolului, gazelor şi mineralelor din subsolul marin. Chinezii susţin că ZEE le oferă, de asemenea, controlul asupra celor care trec prin acele ape. Acest lucru instigă în mod direct Statele Unite şi China una împotriva celeilalte. Căci întrebarea-cheie care stă la baza acestei discuţii se referă după cum spune avocatul internaţional Robert Beckman, nu atât la „libertatea de navigaţie" în sine, ci la „libertatea activităţilor militare în largul oceanului' V

Statele Unite au declarat în repetate rânduri că nu iau parte la disputele din Marea Chinei de Sud, ci vor doar să le vadă soluţionate în mod paşnic în conformitate cu Convenţia ONU. Chinezii numesc această poziţie ipocrită, deoarece, din cauza opoziţiei Senatului SUA, Statele Unite nu au semnat, de fapt, niciodată convenţia. Dar în ceea ce priveşte „libertatea de a naviga", Statele Unite adoptă o poziţie fermă. Căci consideră libertatea mărilor si navigaţia liberă ca fiind fundamentale pentru legea mării — inclusiv „libertatea activităţilor militare

în largul mării". Aceasta este baza pe care operează marina americană în întreaga lume.

Cu toate acestea, China afirmă că forţele navale străine trebuie să aibă permisiunea de a naviga în zona economică exclusivă a Chinei — indiferent dacă această ZEE revendicată este în Marea Chinei de Sud sau direct în largul coastei Chinei. Conform poziţiei SUA, care este în general acceptată de majoritatea celorlalte naţiuni, marina SUA poate, de exemplu, să opereze chiar dincolo de limita celor 20 de kilometri în largul Shanghai-ului, fără a cere „permisiunea" Chinei. Beijingul respinge această premisă, deşi, în mod ironic, i-ar oferi Chinei dreptul de a face exact acelaşi lucru la 20 de kilometri de coasta oraşului San Diego.

In 2012, la 227 de kilometri de coasta Filipinelor, China a preluat controlul asupra recifului Scarborough (numit după un nefericit transportator britanic de ceai naufragiat acolo în 1784) şi a interzis accesul navelor filipineze.

Filipine nu prea avea armată proprie cu care să răspundă. Aşadar a folosit singura armă disponibilă — Convenţia ONU asupra dreptului mării. A introdus o acţiune care contesta Linia celor nouă puncte în faţa unui tribunal internaţional cu sediul la Haga. Vietnamul s-a asociat revendicării. In 2016, tribunalul a emis verdictul - în totalitate în favoarea Filipinelor. Respingea pretenţiile legale şi istorice ale Liniei celor nouă puncte. China a denunţat decizia si a precizat că nu o va recunoaşte, cu atât mai puţin să o respecte sau să accepte „revendicările ilegale" ale Filipinelor, Decizia nu a adus nici o schimbare.[6]

In acest moment se pare că nu există mijloace clare pentru a soluţiona disputele dintre diferite ţări. Prăpastia este prea mare. De exemplu, Vietnamul, bazându-se pe acelaşi argument folosit anterior de administraţia colonială franceză, spune că drepturile sale datează din 1816, când regatul vietnamez a revendicat suveranitatea asupra insulelor Spratly. In replică, chinezii consideră această revendicare nulă, deoarece, la acea vreme, Vietnamul era un stat „vasal" al Imperiului chinez, nu o ţară independentă şi, prin urmare, nu era în măsură să afirme suveranitatea asupra nimănui. Lupta pentru Marea Chinei de Sud s-a transformat în ceea ce Robert Beckman, specializat în dreptul maritim din Asia de Sud-Est, numeşte „jocul hărţilor". El adaugă: „Hărţile îţi spun totul".

Harta Liniei celor nouă puncte poate fi punctul de plecare şi documentul definitoriu pentru joc. Dar există şi alte hărţi. Agăţată pe perete în biroul judecătorului Antonio Carpio de la Curtea Supremă din Filipine de pe strada Padre Faura din Manila se află o hartă publicată de un iezuit în 1734. Aceasta identifică reciful Scarborough cu cuvântul tagalog *Panacot*

folosit pentru „ameninţare" sau „pericol". Acest lucru contează, deoarece tagalog este limba vorbită în Filipine/

In 2014, Vietnam a organizat propria expoziţie de hărţi pentru a-si susţine revendicările în ceea ce numeşte Marea de Est. In
> * t
acelaşi an, un alt jucător şi-a făcut intrarea — mai degrabă, reintrarea — în „jocul hărţilor": Taiwan. La urma urmei, Linia celor nouă puncte începuse cu naţionaliştii. Taiwanul a decis să afişeze public câteva dintre hărţile sale originale. Erau în concordanţă cu Linia celor nouă puncte a Republicii Populare. Dar, a declarat preşedintele Taiwanului, Ma Ying-jeou, hărţile demonstrau că ceea ce revendica guvernul naţionalist în 1947 cu harta sa punctată erau insulele din Marea Chinei de Sud, dar nu toate apele.

Preşedintele Ma a făcut un apel ca naţiunile interesate să-şi rezolve neînţelegerile în mod paşnic. Căci altfel, a avertizat el, două trenuri erau pe cale să se izbească unul de celălalt. Sau, pentru a folosi o metaforă mai adecvată, două forţe navale erau pe cale să se ciocnească.[8]

Capitolul 20

„CONTATI PE ÎNŢELEPCIUNEA GENERAŢIILOR URMĂTOARE"

In deceniile anterioare, neînţelegerile privind Marea Chinei de Sud s-au potolit pe măsură ce naţiunile din regiune s-au concentrat pe creşterea economică. Pentru nici o tară nu a fost acest lucru mai
t J
benefic decât pentru China, cu o creştere economică anuală de 10% sau mai mult, ceea ce se va numi ,,creştere paşnică'\ Şi pacea era o necesitate absolută pentru a permite o astfel de creştere şi rolul în expansiunea Chinei în economia globală.

Deng Xiaoping ştia, din toată experienţa sa de viaţă, care sunt costurile războaielor şi ale revoltelor. Lider suprem timp de două decenii, Deng a coordonat evoluţia Chinei către piaţă şi integrarea acesteia în economia mondială. Cândva unul dintre cei mai importanţi locotenenţi ai lui Mao, trecuse de două ori prin epurare. Aceasta i-a oferit timp suficient, mai întâi în anii de exil, ca muncitor într-o fabrică de tractoare, şi

apoi în arest la domiciliu, în ultimii ani ai lui Mao, pentru a reflecta la ce nu funcţionase în cazul revoluţiei. El a văzut pe viu costul uriaş, tragic, şi isipa masivă a marilor scheme ale lui Mao şi a suferit personal din cauza domniei lui Mao şi a Revoluţiei Culturale. Fiul său, aruncat pe fereastră de tinerii fanatici ai Gărzi Roşii în timpul Revoluţiei Culturale, a rămas definitiv paralizat într-un scaun cu rotile. Din fire, Deng era o persoană pragmatică orientată către rezolvarea problemelor. In timp ce lucra ca propagandist comunist în timpul studenţiei în Franţa, conducea si un restaurant chinezesc. Mai târziu în viată, a spus că nu a citit niciodată integral *Capitalul* lui Karl Marx, pentru că nu a avut timp.[1]

Deşi se povesteşte că Deng le-a spus la un moment dat vietnamezilor că insulele Mării Chinei de Sud ,,aparţin Chinei din cele mai vechi timpuri", el a stabilit, de asemenea, o strategie pentru rezolvarea problemei: „Această generaţie nu este suficient de înţeleaptă pentru a soluţiona o problemă atât de dificilă, Ar fi o idee să ne bazăm pe înţelepciunea generaţiilor următoare pentru a o rezolva." (Transmisese aceeaşi idee privind Marea Chinei de Est.) Mai bine, a fost mesajul său, să permiţi oamenilor să-şi continue viata — si să-si extindă economia si să-si crească veniturile. In 2002,

China si ASEAN — Asociaţia Naţiunilor din Asia de Sud-Est, alcătuită din zece membri — elaboraseră schitele unui Cod de Conduită care ducea la o rezoluţie pragmatica.[2]



China revendică cea mai mare parte a Mării Chinei de Sud cu harta sa cu Linia celor nouă puncte, ducând la tensiuni cu ţările din Asia de Sud-Est şi cu Statele Unite.

Abordarea lui Deng, numita ,,ambiguitate pe toate fronturile", a funcţionat mai mult sau mai puţin — până în 2009. In luna martie a acelui an, forţele navale si aeriene chineze si ambarcaţiunile de pescuit au interceptat o navă a Marinei americane, USS *Impeccable*, care urmărea operaţiunile navale chineze de la aproximativ 138 de kilometri în largul insulei Hainan. Aici a apărut ciocnirea asupra conceptului de ZEE. Evenimentul a avut loc mult în afara celor 20 de kilometri de apele teritoriale ale Chinei, deşi în interiorul zonei sale economice exclusive. Pentru Statele Unite, acestea erau ape deschise; pentru China, erau sub suzeranitate chineză. Navele militare chineze au ordonat navei USS *Impeccable* să plece. La un moment dat, USS *Impeccable* a efectuat brusc o manevră pentru a evita o coliziune.

Două luni mai târziu, în mai 2009, ca răspuns la o dispută asupra mării cu Vietnam şi Malaysia, China a transmis Naţiunilor Unite o „Notă verbală" declarându-şi „suveranitatea incontestabilă asupra insulelor din Marea Chinei de Sud şi a apelor adiacente". Având o semnificaţie specială, în notă apărea o scurtă frază explicativă care numai explicativă nu era ca importanţă — „vezi harta ataşată". Era vorba despre Linia celor nouă puncte, bazată pe harta lui Bai Meichu din 1936 — introdusă oficial ca parte a unui document legal şi un moment-chcie în „jocul hărţilor".

In iunie 2009, aproximativ o lună mai târziu, un submarin nuclear chinez s-a ciocnit cu un sonar de adâncime tras de USS *John S. McCain* (numit după tatăl senatorului). Nava americană participa la exerciţii navale cu şase ţări din Asia de Sud-Est. începuse o nouă eră de dispute pentru Marea Chinei de Sud.[J]

In iulie 2010, naţiunile ASEAN ţineau cel de-al şaptesprezecelea Forum Regional, de această dată la Hanoi, găzduit de Vietnam. Cu câteva luni mai devreme, unii oficiali şi strategi chinezi începuseră să descrie Marea Chinei de Sud drept un „interes de bază". Acestea erau cuvinte extrem de semnificative, deoarece aceeaşi formulare era aplicată problemelor extrem de importante ale Tibetului şi Taiwanului şi puteau fi interpretate ca declaraţii de război. „Interes de bază" a generat rezistenţă din partea Statelor Unite şi a declanşat alarma pentru ţările din Asia de Sud-Est. înainte dc întâlnire, mai mulţi dintre ei, inclusiv Vietnamul, au îndemnat Statele Unite să spună ceva puternic pe această temă la reuniunea dc la Hanoi. Şi exact asta a intenţionat să facă secretarul de stat Hillary Clinton.

In discursul său, Clinton a spus că, deşi Statele Unite nu a

ţinut partea nimănui în chestiunile specifice suveranităţii, impasul ar fi trebuit rezolvat pe o bază multilaterală, păstrând „accesul neîngrădit" la Marea Chinei dc Sud. „Statele Unite, la fel ca orice naţiune", a spus ea, „au un interes naţional în libertatea dc navigaţie, acces deschis la bunurile maritime comune ale Asiei şi respect pentru dreptul internaţional în Marca Chinei de Sud." „Interesul naţional'[1] fusese „o frază atent aleasă", după cum a declarat mai târziu Clinton, drept ripostă la „interesul de bază" emis de Beijing.

Pe măsură ce Clinton se apropia de sfârşitul discursului, ministrul de externe al Chinei, Yang Jicchi, era, după cum a observat Clinton, „livid". El a cerut o oră amânare şi apoi s-a întors. încă era furios.

Remarcile senatoarei Clinton, a declarat el în engleză, erau „practic un atac asupra Chinei". Uitându-se direct spre aceasta, el a avertizat împotriva „imixtiunilor exterioare". Nimeni nu „ameninţă pacea şi stabilitatea regiunii". Statele Unite, părea să spună, conspirau împotriva Chinei. Apoi, fixându-şi ochii asupra ministrului de externe din Singapore, a îngânat: „China este o ţară mare, iar alte ţări sunt ţări mici şi acesta este doar un fapt".

Yang şi-a îndreptat apoi privirea direct spre ministrul de externe al Vietnamului, care era preşedintele reuniunii, şi i-a spus: „Noi, socialiştii, trebuie să fim uniţi".

Ministrul de externe al Vietnamului nu a spus nimic. In sală era linişte. După ce s-a gândit mai bine, ministrul de externe a venit cu un răspuns diplomat. „Este timpul pentru prânz", a spus el. „Să mergem la masă."

Dar pe masă a rămas juxtapunerea tulburătoare a „intereselor" — „interesele de bază" ale Chinei *versus* „interesele naţionale" ale Statelor Unite.[4]

Capitolul 21

ROLUL ISTORIEI

Conflictul privind Marea Chinei de Sud este o chestiune complexă. Căci, după cum a remarcat eminentul diplomat din Singapore Tommy Koh, care a condus negocierile ONU privind dreptul mării: ,,Marea Chinei de Sud este despre lege, putere şi resurse şi despre istorie[4]'. Intr-adevăr, este o confruntare dezbătută de istorie.[1]

Un simbol al pretenţiilor istorice ale Chinei este amiralul Zheng He, cunoscut şi sub numele de ,,Eunucul cu trei bijuterii". A fost cel mai important amiral dintre numeroşii eunuci care au comandat flotele uriaşe ale Chinei în secolul al XV-lea. Navele transportau o gamă largă de mărfuri chinezeşti şi cea mai avansată tehnică de luptă de la acele vremuri - tunuri, ghiulele si rachete. Cele mai mari ambarcaţiuni erau masivele „nave cu comori", de zece ori mai mari decât corabia care, aproape un secol mai târziu, avea să-l ducă pe Cristofor Columb în Lumea Nouă.

Prima expediţie a lui Zheng He, în 1405, a fost lansată pe mare cu o flotă de 317 corăbii, dintre care 60 erau navele cu comori. A mai condus încă şase expediţii, fiecare durând doi sau trei ani, dintre care unele s-au îndreptat către Peninsula Arabică şi chiar spre coasta de est a Africii. Pe tot parcursul a făcut comerţ cu localnicii. A proiectat, de asemenea, puterea Chinei — în cuvintele lui Zheng He: „Arătând puterea transformatoare a virtuţii imperiale". Flotele lui Zheng He au adus înapoi nu numai o mare varietate de comori şi produse, ci şi conducători şi ambasadori în China, pentru a-i prezenta personal un omagiu împăratului.

In 1433, într-o călătorie spre casă, Zheng He a murit. Marea forţă navală nu a supravieţuit multă vreme după moartea sa. Birocraţii confucianisti, marii rivali ai eunucilor, au susţinut că flotele risipeau banii necesari pentru a rezista invaziei mongolilor. Au vrut să distrugă marina, pentru că o percepeau ca fiind baza puterii eunucilor. Călătoriile în străinătate au fost interzise. In cele din urmă, imensa flotă oceanică a Chinei a fost arsă. Eunucul cu trei bijuterii şi călătoriile sale — precum şi moştenirea sa — au fost sterse din

istorie.[2]

Dar în timpurile moderne Zheng He a fost reînviat ca mare simbol al relaţiei comerciale a Chinei cu Asia de Sud-Est si de Sud

şi drept „cea mai impozantă personalitate maritimă din istoria Chinei". Amiralul a fost popularizat într-o miniserie foarte urmărită la televiziunea chineză. La 600 de ani de la prima călătorie a lui Zheng He s-a deschis la Nanjing un muzeu dedicat lui în valoare de 50 de milioane de dolari. Este străjuit de o statuie impozantă a amiralului, mărturie a semnificaţiei durabile a lui Zheng He pentru pretenţiile istorice ale Chinei în Marea Chinei de Sud.[3]

In timp ce strategia maritimă a Chinei este modelată de cerinţe economice şi ambiţii mari, Beijingul are, de asemenea, un motiv foarte precis — insula Taiwan. In 1996, temându-se că unul dintre cei mai importanţi candidaţi la alegerile prezidenţiale din Taiwan ar putea orienta insula către o declaraţie de ,,independenţă", Beijingul a lansat teste de rachete şi atacuri simulate în apele din apropierea Taiwanului, blocând efectiv porturile vestice ale acestuia. Preşedintele Clinton a răspuns trimiţând două grupuri de avioane de luptă în strâmtoarea Taiwan, între Taiwan şi continent, aparent pentru a evita „vremea rea". Criza s-a potolit, dar lecţia pentru Beijing a fost clară — importanţa puterii maritime. Rezultatul a fost o nouă hotărâre de a construi o marină puternică pentru a se asigura că un astfel de moment nu va mai avea loc.[4]

Intr-o dimineaţă senină de duminică, la sfârşitul lui august 2014, personalul naval chinez s-a adunat în portul Weihai. Nu se aflau acolo pentru a marca o victorie, motivul obişnuit al unei astfel de adunări, ci mai degrabă o înfrângere — înfrângerea Chinei în faţa japonezilor în Primul Război Sino-Japonez din 1894—1895, care a inclus distrugerea flotei chineze la Weihai. Drept urmare, Japonia a câştigat controlul atât asupra Coreei, cât şi asupra Taiwanului, iar Weihai a trecut sub control britanic — în ansamblu, un capitol deosebit de umilitor din „Secolul umilinţei".

In acea dimineaţă, crizanteme albe si trandafiri roşii au fost
* ■ > >
Împrăştiaţi peste ape pentru a plânge pierderile Chinei în lupta pentru Weihai. Cel mai remarcabil vorbitor a fost amiralul Wu Shengli, pe atunci comandantul Marinei Armatei Populare de Eliberare a Poporului.

„Ascensiunea marilor naţiuni este, de asemenea, ascensiunea marilor puteri maritime", a spus Wu. „Istoria ne aduce aminte că o ţară nu va prospera fără putere maritimă," Secolul umilinţei, a adăugat el, a fost rezultatul unei forţe

navale insuficiente, pe care înfrângerea din urmă cu un secol o demonstrase. „Ceremonia ţinută în fostele ape unde au avut loc conflicte este o modalitate de a ne aminti partea tragică a istoriei", a spus el. Dar astăzi „marea nu este un obstacol; istoria umilinţei naţionale nu mai este, nu va mai reveni niciodată".[D]

Căutând analogii pentru ceea ce ar putea fi dezlănţuit de concurenţa navală SUA—China, ne vom întoarce la exemplul din secolul XX al Capcanei lui Tucidide — cursa navală anglo-germană de dinainte de Primul Război Mondial — şi consecinţele tragice extinse care au decurs din aceasta. Căci cursa navală a fost o competiţie geostrategică definitorie în anii dinaintea Primului Război Mondial. A preocupat obsesiv atât Londra, cât şi Berlinul. A alimentat suspiciuni cu privire la intenţii şi la programe care se alimentau singure, convingându-i pe oameni că, din ce în ce mai mult, războiul era inevitabil.

Această analogie este atât de îngrijorătoare, încât, în cartea sa despre China, Henry Kissinger încheie cu un epilog întitulat „Se repetă istoria?'[4], dedicat în totalitate acestei probleme. Cu toate acestea, concluzionează — cu o oarecare nelinişte — că „analogiile istorice sunt, prin natura lor, inexacte[44].[6]

Capitolul 22

PETROL SI APĂ?

Pentru China importurile înseamnă orice, de la minereu de fier din Brazilia la soia din Iowa şi până la componente din Vietnam care vor fi asamblate în produse în China şi vândute în lume. Dar, inevitabil, importurile înseamnă energie. Căci energia a stat la baza creşterii economice extraordinare a ţării. Energia alimentează platforma globală de producţie care este ,,atelierul lumii*‘. Venituri mai mari în China înseamnă mai multe construcţii, mai multă infrastructură, mai multe maşini, mai multe călătorii cu avionul si consum de energie tot mai mare. In 2009, China a depăşit Statele Unite şi a devenit cel mai mare consumator de energie din lume; astăzi reprezintă singură aproape 25% din consumul mondial de energie. Cererea tot mai mare din China va continua să crească, dar rata va încetini, pe măsură ce serviciile şi consumul intern vor avea o pondere din ce în ce mai mare în economie.

In ciuda dezvoltării surselor de energie nucleară şi a surselor regenerabile de energie, 85% din energia Chinei provine astăzi din combustibili fosili. Structura economiei energetice a Chinei diferă de cea a Americii de Nord şi a Europei; depinde în mare măsură de cărbune — aproape 60% din energia sa totală, comparativ cu doar 11% în Statele Unite. Petrolul este principala sursă de energie astăzi în Statele Unite — 37%. In China, jumătate din această valoare — 20%. Gazul natural reprezintă doar 6% din cererea totală, deşi creşte rapid, comparativ cu procentul de 32% în Statele Unite. Importurile de cărbune ale Chinei pot fluctua, dar practic cărbunele este o sursă internă sigură. Nu acelaşi lucru este valabil pentru petrol sau pentru gaze naturale; şi asta face din geopolitica energetică o prioritate pentru Beijing.

Industria petrolieră chineză modernă are mai puţin de 60 de ani. Pentru guvernul comunist al lui Mao, întreruperea aprovizionării cu petrol în timpul Războiului din Coreea la

începutul anilor 1950 şi apoi ruptura ulterioară de ,,fratele său mai mare", Uniunea Sovietică, a făcut din „autonomia" privind petrolul o prioritate absolută. Acest lucru a devenit posibil în 1959, odată cu descoperirea, în Manciuria, a unui câmp gigantic de petrol numit Daqing - care înseamnă „Marea sărbătoare". Până în anii 1980, industria naţională a petrolului satisfăcea nevoile naţiunii şi producea, de asemenea, un surplus de petrol care era exportat în principal în Japonia.[1]

Dar creşterea economică a declanşat cererea internă de petrol, care a crescut, în cele din urmă, mai repede decât producţia internă. In 1993, China a depăşit o limită istorică — una care îi va modela perspectivele până în prezent. A devenit un importator net de petrol. De atunci a devenit din ce în ce mai dependentă de importuri.

In anii 2000, la Beijing s-a declanşat alarma cu privire la teama ca nivelul producţiei de petrol să nu fi atins apogeul, lumea să rămână fără petrol şi motorul de creştere economică să nu-şi piardă din putere. îngrijorarea a crescut cu privire la posibilitatea unei concurenţe brutale pentru resurse limitate, în special cu Statele Unite. Temeri similare erau de asemenea prezente şi la Washington în acei ani.

In deceniul şi jumătate de la intrarea sa în Organizaţia Mondială a Comerţului, în 2001, consumul de petrol din China a crescut de două ori si jumătate. In prezent este al optulea cel mai mare producător de petrol din lume, cu 3,8 milioane de barili pe zi. Dar cererea Chinei a depăşit cu mult oferta internă. A devenit cel mai mare importator mondial de petrol: până la începutul lui 2020, 75% din cererea totală.

îngrijorarea se referea nu doar la cantitatea de petrol, dar şi de unde provine. China este cel mai important client pentru petrolul care iese din Golful Persic şi prin strâmtoarea Ormuz. Marea Chinei de Sud este autostrada pentru importurile de petrol. Cele mai multe dintre acestea, fie din Orientul Mijlociu, fie din Africa, trec prin Malacca, strâmtoarea îngustă care face o buclă în Marea Chinei de Sud.

Acest fapt l-a determinat pe preşedintele de atunci, Hu Jintao, să avertizeze, la sfârşitul lui 2003, cu privire la ceea ce el a numit ,, Dilema Malacca" — riscurile care vin din dependenţa de acea strâmtoare. ,,Anumite puteri", a avertizat el, ar fi putut perturba linia de alimentare cu petrol a Chinei. Avertismentul său a venit la câteva luni după invazia SUA în Irak. Beijingul nu prea credea că invazia ar fi putut fi despre ceva atât de abstract precum ,,democraţia". Trebuia să fie vorba despre ceva concret, şi asta însemna petrol. Dacă

Statele Unite au fost suficient de îngrijorate cu privire la accesul la petrol pentru a invada Irakul, atunci cu siguranţă şi China ar trebui să-şi facă griji. Astfel, controlul asupra Mării Chinei de Sud a devenit o nouă prioritate, atât datorită importanţei sale ca rută de tranzit, cât şi datorită resurselor potenţiale din subsolul marin.[2]

Aproximativ jumătate din transporturile petroliere din lume trec prin Marea Chinei de Sud, nu numai spre China, dar şi către Japonia şi Coreea de Sud. Pentru Japonia şi Coreea de Sud, riscul posibil de perturbare ar veni din acţiunile Chinei. Cu toate acestea, pentru China există doar o singură ,,putere reală" — Statele Unite şi, în special, marina SUA. Strategii chinezi se concentrează asupra unui eventual scenariu de criză: Taiwanul ameninţă cu independenţa, iar China răspunde cu forţă. Statele Unite, la rândul lor, răspund întrerupând transportul de petrol din Marea Chinei de Sud către China. Ce se va întâmpla în continuare — va escalada situaţia într-un mod imprevizibil? Iată deci o parte din raţionamentul strategic al Beijingului pentru Harta Liniei celor nouă puncte si afirmarea suveranităţii asupra acestor ape.

Şi acum, acel culoar maritim nu este doar ruta pentru petrol, ci şi pentru gaze naturale. In mod tradiţional, gazul natural a jucat doar un rol minor în mixul energetic al Chinei, dar a căpătat o nouă importanţă.

In decembrie 2017, zilele din Beijing au fost neaşteptat de senine, limpezi şi de un albastru strălucitor, deşi foarte reci, cu un vânt care parcă îţi tăia faţa. Obişnuita poluare nocivă din timpul iernii, care acoperea atât soarele, cât şi munţii din nord într-o perdea de smog, arzând ochii şi provocând durere la respiraţie, dispăruse. Poluarea aerului este o problemă de sănătate şi o povară pentru PIB-ul Chinei. Este, de asemenea, o puternică problemă socială şi politică, iar guvernul a promis că va satisface cererea publicului de aer curat. Asta însemna distrugerea vechilor echipamente de ardere a cărbunelui din nord-estul Chinei, de unde vânturile de iarnă duceau poluarea până la Beijing. Dar iarna a fost mai rece decât se aştepta, lăsând regiunea fără energie şi spitalele şi instalaţiile fără căldură. S-a transformat într-o criză naţională.

Singura soluţie rapidă era să importe mai multe gaze naturale şi, pe măsură ce s-a întâmplat asta, preţurile globale pentru GNL au crescut. Rezultatul în acea iarnă a fost nu numai o lipsă de căldură pe un frig teribil, ci şi un deficit sever de gaze naturale.[3]

Beijingul a luat măsuri pentru a se asigura că acest lucru nu se va mai întâmpla. China are producţie internă de gaze şi exploatează gaze de şist. Importă gaz natural din conducte din Asia Centrală şi acum, desigur, din Rusia, prin conducta Puterea Siberiei. In prezent, jumătate din importurile de gaze din China sunt sub formă de GNL. China va fi în curând cel mai mare importator de GNL. Dar GNL-ul trebuie să ajungă acolo şi asta înseamnă că o mare parte trece prin Marea Chinei de Sud.

Dar cum rămâne cu posibilitatea că ar exista resurse de petrol şi de gaze ce aşteaptă să fie descoperite, adânc sub Marea Chinei de Sud?

Pe 2 mai 2014, o flotilă de remorchere de mare putere a remorcat o navă imensă de foraj chinezească în apele aflate la 222
de kilometri est de Vietnam si 333 de kilometri sud de insula
*
Hainan din China. Cunoscută sub numele de *HD-981,* era o minune tehnologică în ceea ce priveşte mărimea şi capacităţile — înaltă cât 40 de etaje, construită în 2011 cu un cost de un miliard de dolari, capabilă să foreze la o adâncime de peste 3 000 de kilometri in subsolul marin. Instalaţia de foraj era însoţită de alte 80 de nave chineze, precum şi de aeronave. Vietnamezii, surprinşi, au denunţat sosirea *HD-981* şi s-au năpustit cu peste 30 de nave pentru a contesta dreptul *HD-981* de a fi în acele ape, pe care şi Vietnamul le revendica. China le-a retezat-o brusc, spunând că apele fac parte din ,,teritoriul său inerent".

Apele din jurul platformei de foraj s-au transformat într-o cursă mortală de maşinuţe care se tamponează, pe măsură ce zeci de nave chineze şi vietnameze s-au ciocnit reciproc, cu pierderea a cel puţin unei nave vietnameze. Chinezii au folosit tunuri de apă de mare putere pentru a îndepărta navele vietnameze, pe care Beijingul lc-a descris drept „cele mai blânde măsuri pe care le putem lua când incercâm să ţinem cealaltă parte la distanţă". Au izbucnit proteste în Vietnam, cu demonstraţii de stradă, incendierea fabricilor chineze (şi taiwaneze) şi moartea mai multor cetăţeni chinezi. Au fost evacuaţi rapid 7 000 de cetăţeni chinezi.

Intr-o noapte, pe la jumătatea lui iulie, la două luni şi jumătate de la sosirea sa, *HD-981* a ridicat brusc ancora. Era rândul intcrnetului chinez să izbucnească cu fervoare naţionalistă, criticând guvernul pentru că se ,,înclinase" la presiunea SUA. Oficialii au respins acuzaţia, spunând că *HD-981* îşi terminase activitatea şi se grăbea pentru a evita sezonul taifunului. Chinezii şi vietnamezii au fost suficient de

zguduiţi, încât, la sfârşitul lui 2014, ambele ţări s-au angajat să evite ,,diplomaţia excesivă", care, au spus ei folosind un eufemism, poate ,,declanşa volatilitatea în opinia publică".

Impasul *HD-981* a fost unul dintre cele mai vizibile dintr-o serie de confruntări legate de explorarea petrolului şi a gazelor şi a drepturilor de pescuit care au continuat în Marea Chinei de Sud. In iulie 2019, compania rusă Rosneft, în partencriat cu compania petrolieră de stat din Vietnam, efectua foraje în ceea ce Vietnamul descrie drept ZEE, când au apărut brusc mai multe nave chineze, care se deplasau înainte şi înapoi în aceleaşi ape. Chinezii au insistat că apele disputate fac parte din ZEE-ul lor. Preşedintele Vietnamului, Nguyen Phu Trong, în timp ce solicita cumpătare, a declarat că Vietnamul „nu va face compromisuri niciodată" cu privire la suveranitatea sa. Ministrul apărării din China a răspuns: „Nu vom permite să ni se ia nici măcar un centimetru de teritoriu pe care ni l-au lăsat strămoşii noştri". In octombrie, navele chineze au ridicat ancora. Dar au făcut acest lucru numai după ce Rosneft şi partenerul său din Vietnam au încheiat forajul.[4]

Dar vor fi perspectivele pentru Marea Chinei de Sud la înălţimea aşteptărilor? Producţia actuală din Marea Chinei de Sud este de aproximativ 900 000 de barili pe zi, ceea ce reprezintă mai puţin de 1% din consumul mondial în 2019. Dar cum rămâne cu viitorul? Cea mai mare evaluare vine de la o sursa chineză care a estimat ca mai sunt rezerve de 125 de miliarde de barili de descoperit — aproximativ aceeaşi dimensiune cu ale Irakului şi Kuwaitului. Alte proiecţii sunt mult mai mici. Administraţia SUA pentru informaţii energetice estimează aproximativ 12 miliarde de barili de petrol nedescoperit, ceea ce corespunde estimărilor companiilor internaţionale de petrol.

De asemenea, se crede că, cel mai probabil, descoperirile vor fi mai aproape de ţărmuri şi doar o cincime vor fi în apele contestate.

Se estimează că zona centrală si controversată a Mării Chinei de

*

Sud are un potenţial mai mic din cauza stratului subţire de sedimente şi a unei presiuni insuficiente. Mai mult, adâncimea considerabilă a mării şi lipsa infrastructurii ar creşte costul exploatării oricăror resurse. In orice caz, se crede că nu petrolul, ci gazul natural reprezintă volumul cel mai mare al descoperirilor.

Desigur, aşa cum spunea un renumit prospector american la începutul secolului XX: ,,Doar Dr. Drill (Doctorul Foraj) ştie

cu siguranţă[44]. Continuarea explorării va oferi mai multă claritate asupra resursei reale. In acest moment, pe baza informaţiilor actuale, noi descoperiri ar fi semnificative pentru ţările din jurul Mării Chinei de Sud şi pentru companiile implicate, dar nu ar fi semnificative în echilibrul petrolier global. Descoperirile de gaze naturale ar putea fi mai mari, dar ar avea un cost mai ridicat şi ar trebui să concureze cu fluxurile în creştere de GNL şi de gaze din conducte.

Pentru Beijing, cum a spus premierul din Singapore Lee Hsien Loong, Marca Chinei de Sud, precum şi strâmtoarea Malacca ,,trebuie menţinute deschise pentru a proteja securitatea energetică a Chinei[44]. Ceea ce contează cu adevărat pentru securitatea energetică a Chinei nu sunt resursele nedovedite care se pot afla adânc în subsolul marin, mult sub coridoarele maritime, ci mai degrabă rutele maritime şi ceea ce le traverseazăF

Capitolul 23

NOILE CORĂBII CU COMORI ALE CHINEI

Disputa privind Marea Chinei de Sud se referă şi la comerţul în sine.

Modul în care a avut loc creşterea economică extraordinară a

f

Chinei este rezultatul mai multor factori. Dar nu s-ar fi întâmplat fără revoluţia care a izbucnit în portul american Newark, New Jersey, o revoluţie în transportul maritim care va schimba harta comerţului global şi se va dovedi transformatoare pentru economia mondială — şi pentru China.

Revoluţia a fost provocată de cineva în mare parte necunoscut în China şi chiar în restul lumii — un antreprenor dintr-un orăşel din Carolina de Nord cunoscut cândva sub numele de Shoe Heel. Totuşi Malcom McLean, cunoscut şi ca „O idee pe minut" McLean, este una dintre cele mai importante figuri din istoria transporturilor.

începând cu o companie mică de camioane, pe care a transformat-o într-o afacere importantă, McLean a declanşat revoluţia containerelor în transportul maritim mondial, fundamentul economiei globale actuale. Un container nu are nimic deosebit; este o cutie de oţel care poate avea şase sau 12 metri lungime şi doi metri şi jumătate sau aproape trei înălţime. Aşa cum scria cineva: „Nu are motor, nici roţi, nici pânze; nu-i fascinează pe cei pasionaţi de nave, trenuri şi avioane, pe marinari ori pe piloţi". Este doar o cutie metalică. Dar a eliminat distanta din ecuaţia

economică reducând costurile de transport la o fracţiune din ceea ce fuseseră, prin accelerarea încărcării şi a descărcării navelor şi prin facilitarea mutării containerelor între nave şi camioane sau trenuri. Prin asta, a transformat producţia într-o

afacere globală mai degrabă decât locală sau regională. Fără „această inovaţie banală", scria teoreticianul în domeniul afacerilor Peter Drucker, „expansiunea extraordinară a comerţului mondial — cea mai rapidă creştere a oricărei activităţi economice majore înregistrate vreodată — nu ar fi putut avea loc".[1]

McLean nu fusese niciodată pe o navă. Voia doar să taie costurile si să economisească câţiva dolari mutându-si camioanele de pe coasta de est până în Texas. Ideea i-a venit când a trebuit să aştepte în camioneta sa, în timp ce docherii „mutau încărcătura cu multă trudă bucată cu bucată". Pe măsură ce frustrarea lui creştea, s-a întrebat: de ce să nu ridicăm tot corpul camionului dintr-o singură mişcare şi să-l transportăm pe distanţe mai mari cu vaporul?

Pe 26 aprilie 1956, macaralele din portul Newark, New Jersey, au ridicat 58 de camioane, minus rotile si cabinele, si le-au încărcat într-un petrolier din cel de-al Doilea Război Mondial cu destinaţia Texas. ,,Suntem convinşi că am găsit o modalitate de a combina economia transportului pe apă cu viteza şi flexibilitatea transportului pe uscat", a anunţat McLean. Aşa a pornit totul. Pe la începutul anilor 1960, containerele deveneau o adevărată afacere, cu McLean şi compania sa în frunte. încărcăturile nu mai trebuiau împărţite în cutii, lăzi şi saci şi cărate de colo colo de o grămadă de hamali, activitate ce dura multe zile în port şi creştea substanţial costurile. In schimb, ambalate în containere, acestea puteau fi ridicate de macarale, cu operatorul sus într-o cabină, şi mutate de pe ţărm pe vapor. Lumea docherilor descrisă cu doar câţiva ani mai devreme în filmul din 1954 Pe *chei* era pe ducă.

In 1965 au început să opereze primele portcontainere programate în mod regulat între Statele Unite şi Europa. Dar McLean pusese ochii pe Asia, începând cu aprovizionarea trupelor americane în Vietnam. Din acest moment a început containerizarea în Oceanul Pacific.

Următorul său pas a fost să devieze navele pe drumul de întoarcere din Vietnam, acum fără încărcătură, către Japonia, pentru a ridica containere pline cu mărfuri ieftine destinate clienţilor americani. Producătorii ,,tigrilor" asiatici — Coreea de Sud, Taiwan, Hong Kong şi Singapore — i-au urmat exemplul. Răspândirea acestei inovaţii, precum şi reţelele şi sistemul care au implementat-o, au fost cele care au integrat Asia de Est în economia mondială.[2]

In 1980, anul în care Deng şi-a început reformele, McLean a

iniţiat primul serviciu de transport de mărfuri în containere către China. Doi ani mai târziu, compania de stat China Ocean Shipping Company a lansat serviciul de transport al mărfurilor în containere pe coasta de vest a Statelor Unite. Creşterea economică rapidă a Chinei nu ar fi fost posibilă fără flotele de containere care să-i transporte bunurile pe pieţele globale cu un cost suplimentar foarte mic. Acest lucru era valabil atât pentru bunurile fabricate în China, cât şi pentru lanţurile de aprovizionare pentru care aceasta era centru.

Şapte dintre primele zece porturi de containere din lume sunt, de asemenea, din China — cel mai mare fiind Shanghai iar China acoperă în mod normal peste 40% din transporturile cu containere din lume. La rândul său, comerţul reprezintă aproape 40% din PIB-ul Chinei, ceea ce face ca fluxul de exporturi către exterior şi fluxul de petrol şi alte mărfuri spre interior, să fie esenţiale pentru creşterea economică si, într-adevăr, fundamentele stabilităţii politice şi sociale. Containerizarea a devenit baza comerţului global. Cu toate acestea, întreaga amploare a dependenţei atât a Chinei, cât şi a lumii de transportul cu containere — şi lanţurile de aprovizionare care se bazează pe acesta — au devenit cu adevărat evidente abia când coronavirusul a oprit temporar o mare parte a comerţului mondial în 2020.

McLean a murit în 2001. In ziua înmormântării sale, industria de transport maritim l-a onorat; în întreaga lume, portcontainerele au sunat sirenele în semn de recunoştinţa pentru omul care realizase atâtea lucruri pentru a uni economia globală. In necrologul său, *Journal of Commerce* a numit containerizarea ,,cea mai importantă evoluţie în transportul maritim de la trecerea de la corăbiile cu vele la vapoarele cu aburi“.[3]

Pentru China, aceste portcontainere sunt ,,corăbiile cu comori“ din secolul XXI, adevăraţii descendenţi ai marii flote din secolul al

XV-lea a lui Zheng He. Acestea sunt navele care au dus economia Chinei în poziţia sa actuală în economia globală şi în comerţul mondial.

Capitolul 24

TESTUL PRUDENTEI

Marea Chinei de Sud poate fi despre petrol şi despre gaze naturale şi despre fluxuri comerciale. Cu toate acestea, după cum afirmă Institutul Internaţional pentru Studii Strategice, „ disputele maritime din Marea Chinei de Sud sunt în esenţă despre politica puterilor". Din punct de vedere strategic, este una dintre cele mai controversate probleme dintre China şi Statele Unite. Purtătorii de cuvânt chinezi descriu frecvent America ca încercând să „înfrâneze" şi „să încercuiască" o Cliina „în ascensiune". Pentru Statele Unite, este vorba despre libertatea mărilor şi relaţiile cu ţările din Asia de Sud-Est. De la cel de-al Doilea Război Mondial, Statele Unite au fost garantul rutelor maritime deschise care stau la baza stabilităţii globale şi a economiei mondiale în valoare de 90 de miliarde de dolari. Şi tocmai pe acele rute maritime a prosperat China.[1]

Relaţia grupului G2 — între „puterea în ascensiune" şi „puterea dominantă" — a devenit mai complexă pe măsură ce echilibrul s-a schimbat între cele două ţări — si economiile din restul Asiei au

devenit din ce în ce mai integrate cu economia Chinei. După cum s-a exprimat un diplomat din Singapore: „China va avea o importanţă din ce în ce mai mare în viaţa noastră economică. China creează noi realităţi, construind o reţea de interese economice — comerţ, investiţii, infrastructură — care se extinde din sud-vestul până în sud-estul Asiei, integrând-o într-o singură sferă
economică".^

Xi Jinping aparţine unei noi generaţii — primul lider chinez născut după al Doilea Război Mondial. Tatăl său, un veteran al revoluţiei, ajunsese la rangul de vicepremier, înainte de a fi epurat şi întemniţat. într-o carte apărută la editura chineză Foreign Language Press, scrie că după ce tatăl lui Xi a fost „nedreptăţit şi dezonorat, Xi a trăit vremuri grele. în timpul Revoluţiei Culturale, el a fost supus umilirii publice şi foametei, a trăit fără adăpost şi o dată chiar a fost privat de libertate." Apoi a fost trimis ca „tânăr (re)educat" în mediul rural, unde a muncit şapte ani. O vreme a locuit într-o peşteră

şi a dormit pe un „pat de pământ", apoi într-o tabără de lucru. „Viaţa era foarte grea", a spus el. L-a şi călit. După Revoluţia Culturală a mers la universitate şi apoi s-a ridicat în funcţii guvernamentale şi de partid, devenind membru al Biroului Politic în 2007 si afirmându-se ca viitor lider. Pentru Xi, Partidul
* 1
Comunist este esenţial şi central, principiul de organizare definitoriu pentru ascensiunea Chinei, iar disciplina şi controlul său sunt esenţialei

f

In noiembrie 2012, la câteva zile după ce a devenit lider al partidului, Xi a condus noul Birou Politic într-o excursie foarte scurtă — dincolo de Piaţa Tiananmen până la Muzeul Naţional al Chinei. Trecând pe lângă nenumăratele comori din istoria de 5 000 de ani a Chinei, el s-a oprit la un exponat numit ,,Drumul spre întinerire", ce înfatisa suferinţa si umilinţa pe care China le suferise din cauza imperialiştilor, şi drumul său spre renaştere sub Partidul Comunist.

,,Acum, toată lumea discută despre visul chinez", a spus el în
faţa exponatului. „Conştientizarea marii renaşteri a chinezilor, cred
eu. este cel mai mare vis al naţiunii chineze din vremurile [1] »
moderne."[4]

In 2013, Xi a devenit preşedinte. In anii care au urmat, el a lansat ceea ce s-a numit „a treia revoluţie" a Chinei, după revoluţiile lui Mao şi Deng. Aceasta vizează o nouă eră a modernizării care ar ridica economia în lanţul valoric si ar crea „o societate moderat prosperăEl a reafirmat primatul Partidului Comunist si rolul dominant al statului în economie, a initiat o campanie masivă anticorupţie, a promovat un rol de putere mai asertiv pentru China pe scena mondială, a dezvoltat flota şi forţa aeriană şi a dominat internetul. In 2018, Congresul Naţional al Poporului l-a făcut preşedinte pe viaţă, încălcând tradiţia post- Deng a limitelor de mandat pentru preşedinţi. Congresul a ridicat, de asemenea, „Gândirea Xi Jinping" la nivelul „Gândirii Mao Zedong" şi „Gândirii Deng Xiaoping".

La rândul său, Xi a declarat că acum China „este mândră şi de neclintit". El a evocat un „vânt puternic din răsărit" care va purta China mai departe. Şi, cu un mesaj despre care a spus că se adresează celor „care sunt obişnuiţi să-i ameninţe pe alţii" şi referindu-se în mod clar la Marea Chinei de Sud, a declarat: „Este absolut imposibil de dislocat chiar şi un singur centimetru din teritoriul marii noastre tari". Această hotărâre va fi susţinută, a spus el, printr-o concentrare militară care vizează o „forţă armată de clasă mondială" şi ceea ce el a

numit ,,un sistem modern de luptă cu caracteristici distincte chinezeşti".[5]

Incidentele si ciocnirile la limită au continuat în Marea Chinei

de Sud între navele chineze si navele marinei americane care efectuează „misiuni de patrulare pentru libertatea navigaţiei", inclusiv în octombrie 2019, când un distrugător chinez s-a apropiat la o distanţă de 45 de metri de un distrugător american, forţându-1 sa-şi „tragă frâna". Alte naţiuni — Japonia, Australia şi cele europene — efectuează patrule similare în acele ape. Jocul periculos al hărţilor are loc şi în spaţiul aerian de deasupra Mării Chinei de

Sud. Intr-unui dintre cazuri, două avioane chineze s-au apropiat la o jumătate de metru de un avion american. In altul, un avion american de supraveghere care zbura peste insulele Spratly (pe care chinezii le numesc insulele Nansha) a primit şase avertismente diferite prin radio.

„Mesaj pentru avionul militar american'\ au transmis soldaţii chinezi. „China are suveranitate asupra insulelor Nansha şi a apelor adiacente. Părăsiţi zona imediat şi nu vă apropiaţi, pentru a evita orice neînţelegere/'

„Acesta este un avion al Marinei Statelor Unite, imun la suveranitate, care desfăşoară activităţi militare legale dincolo de spaţiul aerian naţional al oricărui stat de coastă / a răspuns un pilot american, citind un bilet formulat cu grijă. „In exercitarea drepturilor garantate de legislaţia internaţională, acţionez ţinând seama de drepturile şi de obligaţiile tuturor statelor/[1]

La scurt timp după incident, ziarul chinez *Global Times* i-a lăudat pe piloţii chinezi pentru că apăraseră teritoriul Chinei.[6]

Ca răspuns la competiţia tot mai mare, Statele Unite au introdus noua lor hartă pentru întreaga regiune — ceea ce secretarul de stat Mike Pompeo a numit „harta Indo-Pacificului", care plasează ferm India în regiune ca o contrapondere majoră pentru China. „Să nu interpretaţi greşit", a spus Pompeo, „Indo-Pacificul, care se întinde de la coasta de vest a Statelor Unite până la coasta de vest a Indiei, este o regiune de mare importanţă pentru politica externă americană" şi „joacă un rol important în viitorul economic internaţional al Americii." Statele Unite, a adăugat el, „se vor opune oricărei ţări" care caută „să-şi impună dominaţia în Indo- Pacific".

In sprijinul acestui lucru, bugetul SUA pentru apărare pentru 2019 a identificat ceea ce a numit „activităţile militare si coercitive"

ale Chinei în Marea Chinei de Sud drept una dintre priorităţile de top ale Pentagonului şi argumentul pentru creşterea cheltuielilor militare/

Disputa pentru marea chinei de sud şi rivalitatea SUA—China creează dileme pentru ţările care fac parte din Asociaţia Naţiunilor din Asia de Sud-Est — ASEAN. Aceasta a fost fondată în 1974, spre sfârşitul Războiului din Vietnam. „Era o perioadă foarte întunecată", îşi amintea ambasadorul singaporez Tommy Koh. Cu Statele Unite pe cale să se retragă din Vietnam, s-a răspândit teama că întreaga regiune va cădea în mâinile revoluţiei comuniste. Insă evenimentele nu s-au soluţionat deloc asa si astăzi Vietnamul comunist se integrează în economia de piaţă globală. Spre deosebire de Uniunea Europeană, cele zece ţări care alcătuiesc ASEAN- au sisteme politice extrem de diferite. Dar devin o comunitate economică din ce în ce mai conectată, formată din 600 de milioane de oameni.[8]

Ţările se confruntă cu provocări continue de echilibrare şi apoi de reechilibrare. ,,Asia de Sud-Est este integrată în termeni de securitate cu Statele Unite, dar în termeni economici, cu China[4]', declara Chan Heng Chee, fost ambasador al statului Singapore în Statele Unite. Mai mult, mesajul chinez, repetat de multe ori celorlalte ţări cu linii de coastă la Marea Chinei de Sud, vrea să spună: ,,Suntem o realitate geografică. Alianţa cu SUA este un concept geopolitic/'[9]

Ţările ASEAN sunt din ce în ce mai integrate în sistemul Chinei în ceea ce priveşte schimburile comerciale. In 2005, comerţul SUA cu ASEAN a fost cu 50% mai mare decât cel al Chinei. Astăzi este invers: comerţul ASEAN cu China este cu 50% mai mare decât cel cu Statele Unite. Dar, în acelaşi timp, ţările ASEAN încearcă, de asemenea, să consolideze relaţiile de securitate cu Statele Unite ca fiind ,,singura contrapondere realistă" pentru a-şi asigura independenţa de acţiune în regiune.[10]

Cursa pentru înarmare a Chinei a determinat alte ţări din regiune - ASEAN, precum şi Japonia şi Australia - să cheltuiască sume tot mai mari pe arme. După cum a observat cândva fostul prim-ministru australian Kevin Rudd: ,,Este la fel de clar ca lumina zilei că există o dezvoltare militară si navală semnificativă în regiunea Asia-Pacific, aceasta este o realitate". Câteva dintre ţările ASEAN au o altă îngrijorare - o ,,America distrasă, incapabilă să se concentreze asupra problemelor geostrategice", conform spuselor unui strateg

singaporez. Există un alt tip de risc. După cum se întreba un observator: urmează să fie naţiunile din Asia de Sud-Est şi China şi Statele Unite supuse riscului de ,,comportament agresiv" al unor comandanţi ,,care scapă de sub control" şi ,,care ar putea avea consecinţe cumplite"?[11]

China a beneficiat din plin de pe urma unei economii mondiale deschise şi a fluxului liber al comerţului pe oceanele lumii, pe care SUA le-a susţinut, iar obiectivele sale de creştere sunt mult mai susceptibile să fie atinse într-o lume stabilă şi paşnică decât întruna măcinată de confruntări şi perturbată de conflicte.

Unele măsuri ar putea scădea riscurile din Marea Chinei de Sud. Ţările ASEAN şi China negociază un cod de conduită pentru a reduce tensiunile din regiune. Dar unul dintre punctele sensibile este propunerea Chinei care i-ar oferi drept de veto asupra altor ţări
ce desfăşoară exerciţii militare cu Statele Unite.

Un dialog mult mai aprofundat între armate şi o transparenţă mai mare cu privire la programe ar putea contribui la atenuarea ,,neîncrederii strategice" în creştere şi a incertitudinii cu privire la problema critică, dar adesea tulbure referitoare la intenţii. S-a realizat un pas în această direcţie prin intermediul a două măsuri de consolidare a încrederii. In 2014, Statele Unite si China au fost de acord să se alerteze reciproc cu privire la exerciţiile militare majore din regiune şi au adoptat „reguli de comportament" pentru gestionarea confruntărilor cu forţele navale şi aeriene. Temperarea pasiunilor naţionalismului populist în ţările care se învecinează cu marea le-ar oferi guvernelor mai multă flexibilitate pentru a rezolva divergenţele. Un lucru important de clarificat ar fi modul în care să fie tratate „formaţiunile geologice" şi „drepturile" acestor ţări în apele adiacente ale acestor „formaţiuni". O altă problemă, una dintre cele mai supărătoare, este înţelegerea statutului juridic al zonelor economice exclusive.

Sau poate varianta optimă, date fiind circumstanţele — ca o adaptare a doctrinei DRA (distrugere reciprocă asigurată) în războiul nuclear dintre SUA si Uniunea Sovietică în anii Războiului Rece — ar putea fi „ARA", „ambiguitate reciprocă asigurată". Insă încercarea de a aborda problemele intr-un cadru multilateral, cu un rol critic pentru ASEAN, ar contribui la modelarea convingerii că problema din Marea Chinei de Sud este, în esenţă, o confruntare între China si Statele Unite.[12]

In ceea ce priveşte energia, conflictul naţiunilor poate fi redus de recunoaşterea faptului că este puţin probabil ca

apele offshore ale Mării Chinei de Sud să fie un alt Golf Persic în ceea ce priveşte aprovizionarea şi că cea mai importantă contribuţie la securitatea energetică este trecerea în condiţii de siguranţă a petrolierelor prin apele sale.

Pentru Japonia şi Coreea de Sud, care depind de asemenea extrem de mult de Marea Chinei de Sud ca rută de acces pentru o mare parte din exporturile şi din importurile lor, controlul exercitat de China asupra acesteia ar fi considerat o potenţială ameninţare majoră. Aşa cum a spus fostul ministru japonez de externe Yoriko Kawaguchi extrem de direct: „Culoarele maritime sunt importante pentru Japonia".

Aceste două naţiuni ar deveni din ce în ce mai alarmate, în cuvintele unui amiral japonez aflat la pensie, de „ambiţia unilaterală a Chinei de a monopoliza toată Marea Chinei de Sud" şi de a obţine „controlul majorităţii căilor maritime de comunicaţii" şi „sprijinul" Japoniei şi al Coreei. Cu toate acestea, atât Japonia, cât si Coreea de Sud sunt din ce în ce mai interconectate cu China. Exporturile Japoniei către China sunt aproximativ egale cu cele către Statele Unite — aproximativ 20% în fiecare caz din exporturile totale. Coreea este mai dependentă — 27% din exporturile sale se îndreaptă către China, spre deosebire de 12% către Statele Unite.[13]

Intre puterile din grupul G2, interdependenţa este extinsă: General Motors vinde mai multe maşini în China decât în Statele Unite. înainte de războiul comercial al lui Trump, până la 60% din exporturile de soia din SUA mergeau către China, iar Apple vindea telefoane iPhone în valoare de 40 de miliarde de dolari pe an. De asemenea, era de aşteptat ca China să devină cea mai mare piaţă pentru GNL din SUA.

Cu toate acestea, nu lipsesc problemele economice acute şi care provoacă discordie între cele două ţări — drepturi de proprietate intelectuală si furtul intelectual; cerinţa ca firmele americane să aibă întreprinderi comune în China; subvenţii ascunse; intruziune cibernetică. Şi, da, războaie comerciale.

Când Donald Trump a devenit preşedinte, a schimbat lucrurile. China nu mai era, în viziunea administraţiei sale, un partener economic, fie el şi dificil. Acum era un adversar economic, precum şi un rival strategic. Consensul OMC a zburat pe fereastră. Trump a denunţat acordul OMC din 2001 drept „cel mai mare furt de locuri de muncă din istorie'*. Odată ajuns la Casa Albă, el a declarat: „Războaiele comerciale sunt benefice

şi uşor de câştigat", deşi nu a indicat pe care le avea în minte. Cele din anii 1930 nu s-au dovedit nici bune, nici uşor de câştigat şi s-au încheiat prost pentru toţi cei implicaţi.[14]

Războiul comercial face parte dintr-o schimbare izbitoare a abordării generale a Statelor Unite. Strategia de securitate naţională a administraţiei Trump a reprezentat o ruptură bruscă faţă de poziţia celor cinci preşedinţi anteriori. Aceştia şi administraţiile lor nu au ezitat să critice China cu privire la o serie de probleme majore. Dar toţi au căutat să sublinieze „angajamentul" şi potenţialul pozitiv: „relaţii de cooperare" (Reagan); colaborare pentru a contribui la „stabilitatea regională şi la echilibrul global" (George H.W. Bush); „angajament mai amplu" (Clinton); „o relaţie constructivă cu o China în schimbare" şi „parte interesată responsabilă" (George W. Bush); „aprofundarea cooperării" (Obama).[15]

Strategia de securitate naţională a lui Trump aruncă pe fereastră „angajamentul" şi consensul OMC. Aceasta plasează China drept un rival geopolitic profund ameninţător şi în fruntea „adversarilor" Americii. Este o putere „revizionistă" (împreună cu Rusia) care încearcă „să modeleze o lume antitetică intereselor şi valorilor noastre".[16]

Departamentul Apărării a dezvoltat ulterior Strategia Naţională de Apărare, conform căreia „China este un competitor strategic care practică o economie agresivă pentru a-şi intimida vecinii, în
timp ce militarizează formaţiuni în Marea Chinei de Sud".[1]'

Limbajul evidenţiază o trecere fundamentală de la două decenii de „război împotriva terorii" la o nouă eră strategică - rivalitatea cu Rusia şi, într-o măsură mai mare, cu China. După cum s-a exprimat secretarul pentru apărare, Mark Esper: „China numărul unu, Rusia numărul doi". Deoarece, conform percepţiei, China este cea care încearcă să „disloce" Statele Unite din poziţia sa globală şi să dezvolte capacităţile de a face acest lucru. Timp de două decenii, din acest punct de vedere, Statele Unite au fost atât neatente, cât si distrase si induse în eroare de intrarea Chinei în Organizaţia Mondială a Comerţului, în 2001, ,,Dacă aş fi un strateg chinez[1]', a spus un înalt oficial al Pentagonului, „singurul lucru pe care l-aş regreta ar fi că nu am ţinut Statele Unite adormite mai mult timp/'[18]

Intr-un discurs din octombrie 2018, vicepreşedintele Mike Pence a explicat noua perspectivă. China, spunea el, „a pus la cale furtul tehnologiei americane" şi a construit „un stat poliţienesc fără egal" şi ,,un sistem orwellian". China încearcă „să erodeze avantajele militare ale Americii" şi „să excludă Statele Unite ale

Americii din Pacificul de Vest", Dar, a adăugat Pence, „nu ne vom
lăsa intimidaţi". In ceea ce de altfel este un Washington profund divizat şi partizan, remarcile lui Pence reflectă ceea ce a devenit un consens răspândit în rândul liniilor de partid, aşa cum s-a dovedit evident în campania prezidenţială din 2020.[19]

China a răspuns cu propria Carte Albă: „Apărarea Naţională a Chinei în noua eră". Deşi mai moderată în unele părţi — vorbea despre zone de cooperare între China şi Statele Unite, inclusiv forţele armate ale amândurora —, definea şi „noua eră" ca fiind una de „competiţie strategică" a marilor puteri. In versiunea chineză, vina aparţinea „hegemonismului în creştere al Americii, politicii de putere, unilateralismului". Statele Unite, susţinea Cartea, urmăresc „o supremaţie militară absolută" şi au „subminat securitatea strategică globală". Asia—Pacific „a devenit un punct central al concurenţei ţărilor importante", deoarece „ţările din afara regiunii" — adică Statele Unite - „intră ilegal în apele teritoriale ale Chinei şi în apele şi în spaţiul aerian din apropierea insulelor si recifelor Chinei, subminând securitatea naţională a Chinei". China, declara aceasta, va rezista tuturor ameninţărilor la adresa poziţiei sale. Cartea Albă continua prin a da vina pe „forţele externe" — din nou, Statele Unite - pentru că au alimentat mişcarea de independenţă taiwanezâ. Doar pentru a clarifica ceea ce era deja foarte clar, colonelul Wu Qian, în prezentarea Cărţii Albe la Beijing, a declarat că, în cazul unui pas către independenţa taiwaneză, Armata Populară de Eliberare este „pregătită să meargă la război".[20]

Atât Cartea Albă chineză, cât şi două ziare americane, a observat solemn un analist, oferă „un avertisment clar cu privire la o rivalitate strategică între o superputere existentă şi una emergentă" — o rivalitate „care va modela viitorul atât al Chinei, cât si al SUA în deceniile următoare". în instituţiile de securitate
naţională ale ambelor naţiuni, fiecare parte se concentrează asupra celeilalte ca viitor inamic.[21]

Resentimentele permanente privind coronavirusul şi originile sale în Wuhan au înrăutăţit relaţiile. Şi apoi, în mai 2020, după luni de demonstraţii în Hong Kong, unele violente, Beijingul şi-a impus legile şi sistemele de securitate asupra semiautonomului Hong Kong. China abrogă conceptul de ,,o ţară, două sisteme", care fusese principiul de guvernare de la predarea britanică a Hong Kongului către China, în 1997. Beijingul a afirmat că aceasta este o chestiune pur ,,internă". Reacţia internaţională a fost puternică, întâmplător, aproape

exact în acelaşi timp, Casa Albă a publicat o nouă strategie privind China. „Beijingul", spunea aceasta, „încearcă să transforme ordinea internaţională pentru a se alinia cu interesele şi ideologia partidului comunist". Ca răspuns, administraţia a adoptat „o abordare competitivă", care include „o toleranţă mai mare la fricţiuni în planul relaţiilor bilaterale", fricţiuni ce vor continua să crească.

*

La baza războiului comercial este o îngrijorare profundă privind „tehnologiile viitorului". O cursă de înarmare privind înalta tehnologie este deja în desfăşurare, condusă de concurenţa pentru supremaţie în domeniul inteligenţei artificiale.

Strategia „Made in China" din 2025 a Beijingului, enunţată în 2017, îşi propune să transforme China în lider în zece industrii de înaltă tehnologie. Chinezii subliniază faptul că venitul lor pe cap de locuitor este doar de aproximativ o şesime din cel al Statelor Unite şi că trebuie să crească în lanţul valoric pentru a evita stagnarea în „capcana venitului mediu". Scopul este, de asemenea, de ,,a ajunge din urmă" Statele Unite. In discursul său, Pence a replicat că partidul comunist din China ar putea ajunge să „controleze 90% din cele mai avansate industrii din lume", ceea ce i-ar permite „să controleze coloana vertebrală a economiei secolului XXI".[22]

Bătălia privind tehnologia a început deja în ceea ce priveşte conexiunea 5G şi, mai exact, compania chineză Huawei. Cea mai mare companie de telecomunicaţii din lume şi în fruntea tehnologiei 5G — a cincea generaţie de tehnologie a reţelelor celulare — Huawei a devenit unul dintre marii campioni naţionali ai Chinei, un simbol al priceperii sale tehnice si comerciale. Washingtonul susţine că tehnologia Huawei oferă guvernului chinez o portiţă care permite supravegherea şi face posibilă manipularea, iar compania este conectată în secret cu guvernul şi cu partidul comunist. A interzis accesul companiei Huawei la reţelele de telecomunicaţii din SUA si încearcă să convingă si alte ţări să facă acelaşi lucru. Intr-adevăr, într-o manieră ce aminteşte de navele de luptă britanice şi germane dinaintea Primului Război Mondial, celularul de generaţia a cincea — 5G - împreună cu Huawei au devenit în această eră întruchiparea noii rivalităţi.

Pe fondul tensiunilor tot mai mari, un avertisment cu privire la pericolele „animozităţii reciproce şi beneficiilor inegale[11] a venit din partea lui Robert Zoellick, care, în 2005, în calitate de secretar adjunct de stat, prezentase iniţial conceptul de China ca ,,parte interesată responsabilă'Un deceniu şi

jumătate mai târziu, Zoellick a atras atenţia asupra faptului că termenul ,,parte interesată[11] din titlul discursului său era urmat de un semn de întrebare. Nimic nu era sigur. Dar, a spus Zoellick, chiar şi cu toate tensiunile evidente, China se angajase, de fapt, în mai multe moduri în sistemul internaţional creat de Statele Unite, de Europa de Vest şi de Japonia. Dar acum, a adăugat el, Statele Unite împingeau China ,,să-şi promoveze propriul sistem paralel, separat, cu reguli foarte diferite". Şi acest lucru ar putea fi foarte costisitor, atât din punct de vedere economic, cât şi politic.[23]

Interdependenţa economică a constituit elementul de stabilitate pentru rivalitatea militară şi strategică, dar acel echilibru pare a fi în pericol de a fi aruncat peste bord în Marea Chinei de Sud, împreună cu atitudinea mai cooperantă care a venit cu el. Această nouă instabilitate în relaţia economică creşte riscul ca ,,accidentul", confruntarea sau ciocnirea să nu fie gestionate şi ţinute sub control.

Este evident faptul că nici Statele Unite, nici China nu ,,pleacă" nicăieri. In timp ce tensiunile cresc, cele două ţări sunt legate împreună pe aceeaşi planetă. Deşi este puţin probabil să ajungă la o înţelegere, aplicarea unor soluţii practice, dar şi prudenţa, pot contribui la atenuarea riscurilor. Mai bine asta, s-ar părea, decât să trebuiască să preia din hărţile marinarilor şi să aplice legenda ,,Zonă periculoasă" noilor hărţi geopolitice ale secolului XXI.

- Cele zece ţări membre ale ASEAN sunt Brunei, Gambodgia, Indonezia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Singapore, Thailanda şi Vietnam.

Capitolul 25

NOUL DRUM AL MĂTĂSII

Nursultan, fosta Astana, capitala Kazahstanului, ţară din Asia Centrală, este un oraş parţial nou. In vremurile sovietice, oraşul vechi, doborât de iernile aspre şi de vânturile cumplite care bat din Siberia, mai avea un nume — Ţelinograd, A rămas pur şi simplu un loc izolat, până a fost ales drept noua capitală a noului stat independent Kazahstan.

Astăzi, oraşul este, în zonele noi, o metropolă strălucitoare şi futuristă, cu clădiri înalte proiectate de arhitecţi de renume mondial - toate acestea fiind posibile datorită creşterii veniturilor din petrol care au curs în Kazahstan de când acesta a devenit independent, în 1991. Dintre toate ţările din Asia Centrală, Kazahstanul a muncit cel mai mult pentru a se integra în economia globală. A înfiinţat Centrul Financiar Internaţional Astana, guvernat de dreptul comercial britanic, pentru a fi centrul financiar al Asiei Centrale. Kazahstanul deţine, de asemenea, cea mai mare cantitate de petrol dintre republicile din Asia Centrală şi, ca urmare, este cel mai bogat stat din zonă.

In 2013, preşedintele chinez Xi Jinping a venit în oraş pentru a susţine un important discurs la Universitatea Nazarbaiev. Ca parte a misiunii universităţii de a conecta Kazahstanul cu restul lumii, toate cursurile sunt predate în limba engleză. In discursul său, Xi a dezvăluit noua hartă a Chinei pentru economia mondială — ,,One Belt One Road" (,,0 centură, un drum"), în care China, cunoscută istoric sub numele de ,,Regatul Mijlociu", va deveni centrul unei economii mondiale redefinite. Programul va conecta China cu întreaga „Eurasie" — continentele Europei şi Asiei văzute ca o singură entitate vastă — prin infrastructură, energie, investiţii, comunicaţii, politică şi cultură. Ulterior, tărâmul pe care Xi l-a identificat va fi lărgit pentru a include Orientul Mijlociu şi Africa. China va fi motorul dezvoltării, partenerul preferat, finanţatorul principal, promotorul şi marele strateg.

In acea zi, Xi a evocat o figură din istorie — Zhang Qian, care în secolul al II-lea î.Hr. a fost trimisul special al dinastiei Han în Asia Centrală. După ce a suportat zece ani de închisoare într-un trib nomad, Zhang a reuşit să se întoarcă în

China şi să raporteze împăratului despre valoarea potenţială a comerţului cu Vestul necunoscut până atunci. Acum, după mai bine de 2 000 de ani, preşedintele Xi a devenit poetic, chiar mistic. ,,In timp ce stau aici şi privesc în urmă la acel episod al istoriei, aproape că aud talăngile
cămilelor răsunând în munţi si văd fuiorul de fum ridicându-se din

f >

desert/*[1]
*

Relatările lui Zhang Qian au marcat începutul dezvoltării căilor comerciale care treceau spre vest, mai întâi spre Asia Centrală şi Persia şi apoi, cu întreruperi, până la Imperiul Roman. Această cale comercială transcontinental nu avea o denumire anume. Abia în 1877 a fost denumită *Die Seidenstrasse* — „Drumul Mătăsii" - de baronul Ferdinand von Richthoften, geolog şi geograf german care fusese trimis în China pentru a căuta ocazii în sectorul minier şi un posibil traseu pentru o cale ferată către Europa. A ales „Drumul Mătăsii*\ deoarece unul dintre schimburile comerciale era mânat de pasiunea vechilor romani pentru mătasea chinezească — uneori, se pare, prea exagerată, căci mătasea a fost criticată de un senator roman deoarece promova adulterul pentru că dezvăluia trupul femeilor în mod explicit.[2]

„Drumul Mătăsii*[4] nu era doar un singur drum, ci mai degrabă o serie de trasee şi de căi în jurul deşertului Taklamakan, care duc, de multe ori în mod periculos, dintr-un oraş-oază în altul şi apoi peste munţi greu accesibili. Dar, de mii de ani, a servit ca mijloc extraordinar de transport pentru mărfuri - de la mătase şi condimente la articole din piele şi instrumente muzicale — şi pentru cultură, popoare, religie şi vocabular. Pe această cale, hârtia şi-a făcut drum spre Occident, folosită mai întâi pentru ambalare şi abia mai târziu pentru scris. Iar acum, în Kazahstan, în 2013, Xi descria marele plan al Beijingului drept „Noul Drum al Mătăsii[1]'.[3]

La o lună după discursul de la Astana, Xi Jinping a prezentat a doua parte a noii strategii în faţa parlamentului indonezian. De data aceasta el a amintit de spiritul eunucului cu trei bijuterii, amiralul din secolul al XV-lea, Zheng He, ale cărui călătorii îl aduseseră în Indonezia de astăzi înainte de a-şi continua călătoria pe „mările occidentale" — lăsând în urmă „multe poveşti de schimburi prietenoase", spunea Xi, „dintre care multe încă sunt şi astăzi povestite des". Şi acum, continua el, China va colabora cu ţările din Asia de Sud-Est „pentru a construi Drumul Mătăsii maritim al secolului XXI".[4]

Chinezii au scurtat denumirea „One Belt One Road", în engleză, transformând-o în BRI — „Belt and Road Initiative" (Iniţiativa „O centură, un drum"). în chineză, nuanţa este puţin

diferită — „Strategia Centurii şi a Drumului". De fapt, este atât o iniţiativă, cât şi o strategie. Pentru a fi mai simplu, este adesea numită doar Belt and Road sau doar BRI. Şi, întrucât a ajuns să fie un concept aplicat proiectelor din întreaga lume, a devenit, de asemenea, un brand atotcuprinzător.[5]
De la dezmembrarea Uniunii Sovietice în 1991 s-au înregistrat progrese importante în Asia Centrală în sistemele de autostrăzi, conexiunile feroviare şi în transportul aerian. Dar de departe cea mai mare investiţie internaţională s-a îndreptat către marile resurse de petrol şi de gaze şi către conducte, pentru a transporta aceste resurse pe piaţa mondială.

Pe măsură ce nevoile energetice ale Chinei au crescut rapid în acest secol, accesul la energia din Asia Centrală a urcat pe lista priorităţilor. Turkmcnistanul, cu resurse abundente de gaze naturale, a devenit cel mai mare exportator de gaze către China. In Kazahstan, companiile chineze reprezintă aproximativ 20% din producţia de petrol a ţării. O conductă de circa 2 200 de kilometri de la ţărmul caspic din vestul Kazahstanului transportă petrol dc-a lungul întregii ţări către China, Kazahstanul devenind astfel o sursă importantă de diversificare pentru Beijing.

Dincolo de energie, China avea un interes de securitate foarte specific în Asia Centrală. Marea sa regiune Xinjiang, din nord- vest, are graniţe cu Kazahstan, Kîrgîzstan şi Tadjikistan, precum şi cu Afghanistan şi Pakistan. întărirea relaţiilor cu aceşti vecini ar contribui la controlul Mişcării Islamice din Turkistanul de Est, un grup jihadist violent care a fost afiliat şi a furnizat jihadişti altor grupuri extremiste din Asia Centrală şi din Orientul Mijlociu. Regiunea Xinjiang include bazinul Tarim, care este una dintre principalele surse interne de petrol şi de gaze ale Chinei şi unde uigurii, un popor musulman turc, au fost în mod tradiţional grupul etnic dominant, deşi la acesta s-au adăugat kazahi şi alte grupuri, iar acum şi mulţi chinezi Han. In Xinjiang, chinezii Han reprezintă acum cel puţin 40% din populaţie — în creştere faţă de 6% în 1949. In urma unei serii de atacuri teroriste în care şi-au pierdut viaţa zeci de oameni, Beijingul a intervenit în forţă. A instituit lagăre de mari dimensiuni pentru uiguri si alţi musulmani, având o capacitate de aproape un milion de oameni. Oficialii chinezi le descriu ca fiind ,,centre de educare şi de formare'[1]. Criticii le descriu diferit — ca ,,încarcerare în masă" şi îndoctrinare. Aceste lagăre au devenit subiectul unor controverse şi au stimulat multe proteste internaţionale.

După ce Camera Reprezentanţilor a SUA a adoptat un proiect de lege care solicită sancţiuni şi restricţii asupra tranzacţiilor cu companiile chineze implicate în regiune,

Ministerul de Externe de la Beijing a denunţat proiectul de lege ca fiind o intervenţie ,,brutală" ,,în afacerile interne ale Chinei" şi a spus că politica Chinei este ,,despre combaterea violenţei, a terorismului şi a separatismului" şi despre ,,creşterea deradicalizării". Această campanie — alături de noul sistem de securitate al Beijingului pentru Hong Kong şi de resentimentele continue privind noul coronavirus - încordează si mai mult relaţiile Chinei cu Statele
* >
Unite si cu alte tari occidentale.[6]
♦ »

Noul drum al mătăsii se axează pe energie, infrastructură şi transport cu o investiţie potenţială globală estimată la aproximativ 1,4 trilioane de dolari — o scară nemaivăzută până acum şi de cel puţin şapte ori mai mare, măsurată în dolarii de astăzi, decât Planul Marshall, iniţiativa SUA de a reconstrui Europa după cel de-al Doilea Război Mondial/

Nu este vorba doar de bunuri fizice pe care China urmăreşte să le exporte în Eurasia şi în lumea de dincolo de aceasta, ci şi de aspecte ale modelului economic al Chinei. Investiţiile în infrastructură au servit de zeci de ani ca un motor de creştere
i
economică pentru dezvoltarea ţării, care poate fi accelerat când creşterea pare să scadă în intensitate.

Un impuls iniţial pentru mO centură, un drum" a fost perspectiva unei creşteri economice globale mai lente a Chinei, după criza financiară globala. Dezvoltarea în Eurasia ar stimula creşterea, ar crea noi pieţe pentru industriile chineze care suferă de supracapacitate extinsă, ar sprijini locurile de muncă în China şi ar crea noi şanse pentru firmele chineze.

Trebuie luat în calcul şi clementul geopolitic. In 2011, administraţia Obama a anunţat o ,,pivotare[4]* către Asia. Pentru Washington, acest lucru reflecta aversiunea faţă de război, o încercare de a se îndepărta de Orientul Mijlociu şi de Afghanistan, cu războaie aparent nesfârşite şi costuri grele, şi de a se orienta în schimb către cea mai dinamică parte a economiei mondiale. Pivotarea era menită să fie un mesaj de reasigurare strategică pentru ţările asiatice, altele decât China, că Statele Unite şi-au luat angajamentul în regiune, nu cedează în faţa supremaţiei chineze şi că acest angajament va spori. Pivotarea a fost ulterior redenumită „reechilibrare".[8]

La Beijing, pivotarea Statelor Unite a fost ridiculizată drept „această politică prost gândită de reechilibrare" şi a fost descrisă ca o strategie americană de a „izola" China, a-i înstrăina vecinii de Beijing şi a o împiedica să-şi asume rolul

meritat, de supremaţie în Asia. In 2012, un articol influent recomanda „pivotarea spre vest" pentru a contrabalansa „reechilibrarea[44] Americii faţă de Asia şi pentru a reduce concurenţa cu Statele Unite.[9]

Pivotarea spre vest este acum sinonimă cu „One Belt[44] („O centură"), cunoscută şi sub denumirea de „Puntea terestră eurasiatică", care permite Chinei să-şi extindă influenţa economică, puterea şi însemnătatea sa dc-a lungul Asiei Centrale, al Orientului Mijlociu şi al Rusiei şi în Europa. Aceste legături terestre ar compensa, de asemenea, una dintre marile temeri ale
Chinei din punct de vedere strategic — legate de Marina Statelor Unite şi de „Dilema Malacca'*. Pivotarea spre vest, în cuvintele unui general chinez, i-ar oferi Chinei un „hinterland strategic şi spaţiu internaţional".

Iniţiativa maritimă — numita „One Road“ („Un singur drum") — coboară în jurul Asiei de Sud-Est şi al Asiei de Sud până în Africa şi apoi urcă pe lângă Peninsula Arabică până la Mediterană şi mai departe până în Europa. „One Road" este marcat de ceea ce unii numesc „şiragul de perle", o serie de porturi extinse care vor promova comerţul Chinei şi vor asigura o zonă de ancoraj pentru marina chineză.

China ar veni cu tehnologie, finanţe şi capacităţi de producţie la scară mare, precum şi cu abilitatea de a duce rapid lucrurile la bun sfârşit. Insă nu ar veni cu ceea ce promovează Statele Unite şi Europa — „democraţia" şi „libertatea", partidele de opoziţie şi ONG-urile, precum şi critica practicilor politice interne şi a alegerilor. Ceea ce Occidentul promovează ca „valori universale" chinezii resping drept „valori occidentale". Cu China la cârmă, nu ar exista nici o agendă de „schimbare de regim", nici un sprijin pentru „revoluţiile colorate", nici o susţinere a activiştilor pentru drepturile omului. In schimb, China ar recunoaşte şi ar respecta „suveranitatea absolută".[10]

Unul dintre instrumentele excelente ale Chinei pentru atingerea obiectivului său de „conectivitate" este capacitatea sa de a mobiliza capitalul la o scară masivă. A fost creat un nou fond în totalitate chinezesc pentru Drumul Mătăsii, cu peste 60 de miliarde de dolari. China a înfiinţat, de asemenea, o nouă Bancă Asiatică pentru Investiţii în Infrastructură (AIIB) pentru a finanţa dezvoltarea de-a lungul acestor coridoare. Această nouă instituţie reflectă nemulţumirea Chinei faţă de ponderea inadecvată a cuvântului pe care îl are de spus în „guvernarea" Băncii Mondiale, care nu este proporţional cu poziţia sa în economia mondială şi cu tendinţa către „corectitudinea politică" a împrumuturilor Băncii Mondiale

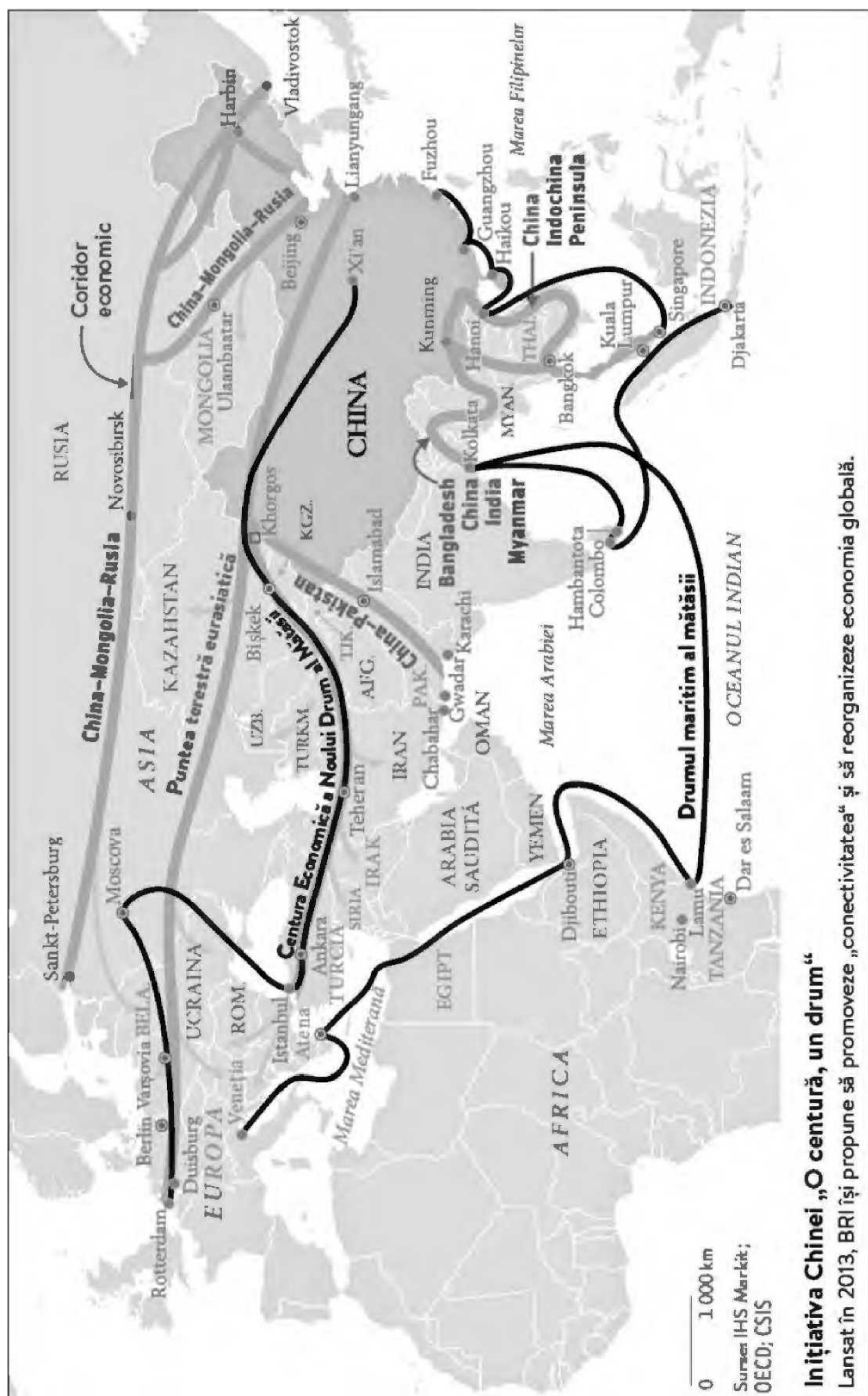
(pentru energie solară şi eoliană, dar nu pentru extracţia de petrol şi gaze şi cu siguranţă nu pentru cărbune). Administraţia Obama nu a pierdut vremea şi s-a opus creării unei noi instituţii financiare internaţionale dominate de chinezi. Spre consternarea Washingtonului, Marea Britanic s-a grăbit să fie prima ţară europeană care s-a alăturat, înaintea Luxemburgului, Alţi aliaţi puternici ai SUA s-au grăbit să se alăture. Toate acestea au lăsat Statele Unite şi Japonia pe dinafară. Nu există nici o îndoială cine conduce AIIB: China a subscris 32% din capital şi deţine 30% din drepturile de vot. Dar, în acelaşi timp, cel mai mare beneficiar al împrumuturilor AIIB până acum a fost India.

Noul Drum al Mătăsii nu a devenit doar un principiu organizator al politicii externe şi al economiei chineze. A devenit, de asemenea, un bastion al discursului politic, academic şi popular. Numărul de articole academice din China care se ocupă de BRI a crescut de la 492 în 2014 la 8 400 în 2015. China, cea mai mare piaţă de film din lume, a înfiinţat Festivalul Internaţional de Film Drumul Mătăsii, găzduit anual pentru a reuni oameni din industria cinematografică dintr-o serie de ţări cu scopul de a încuraja producţia comună şi de a scoate în evidenţă filme care sărbătoresc valorile BRI. Intr-un film numit *Contract mortal,* un vânzător chinez de telefonie mobilă îi întrece pe rivalii europeni într-o luptă strânsă pentru un contract în Africa de Nord. In filmul *Kung Fu Yoga,* arheologii chinezi şi indieni fac echipă pentru a căuta o comoară străveche.

„Am putea creşte cooperarea în cercetarea arheologică între China şi India*[1], declară personajul indian. „Ar fi, de asemenea, în conformitate cu politica «O centură, un drum»/' „Foarte bine spus!“, răspunde personajul chinez.[11]

Câte ţări sunt candidate la iniţiativa „O centură, un drum?** Multe cifre au fost vehiculate - până la 131. Insă oficialii chinezi fac tot posibilul să spună că nu există un număr specific, că, în schimb, aşa cum a spus un oficial: „«O centură, un drum» nu este un concept geografic. Se referă la dezvoltare, la proiectele importante din punct de vedere strategic, viabile din punct de vedere financiar/* Ţările din Europa Centrală şi de Est, unele dintre ele membre ale Uniunii Europene, s-au aliniat, la fel ca Italia şi Grecia. O companie chineză deţine acum pachetul majoritar de acţiuni în Pireu, portul Atenei. Preşedintele statului Panama l-a întrebat pe Xi Jinping dacă Panama ar putea face parte din BRI. Cu siguranţă, a răspuns acesta. „ Conectivitatea “ este

fundamentală pentru „O centură, un drum'*, iar Canalul Panama asigură o „conectivitate*' importantă la economia mondială. China se întâmplă să fie al doilea cel mai mare utilizator al canalului; o companie chineză a achiziţionat cea mai mare instalaţie portuară de pe canal, iar o altă companie a propus un proiect feroviar de mare viteză de 4,1 miliarde de dolari pentru Panama. China a clarificat în cele din urmă numărul membrilor eligibili ai Iniţiativei „O centură, un drum**: era deschis „tuturor naţiunilor**. Cu toate acestea, ţările „principale** ar putea fi restrânse la un număr mult mai mic de state care au semnat „parteneriate strategice extinse** cu China.[12]



Inițiativa Chinei „O centură, un drum“

Lansat în 2013, BRI își propune să promoveze „conectivitatea“ și să reorganizeze economia globală.

Khorgas, cândva un punct de trecere prin munţi pe vechiul Drum al Mătăsii, este astăzi locul la graniţa kazaho-chineză unde se află un „port terestru'[4] uriaş, un imens nod feroviar şi de transport care va accelera transferul containerelor din China către Europa. Serviciul de transport feroviar obişnuit livrează deja containere cu mărfuri chinezeşti către Europa în aproximativ jumătate din timpul necesar pentru un

portcontaincr, deşi la costuri mai ridicate. Primul transport feroviar de mărfuri către Orientul Mijlociu a ajuns la Teheran în 2016. China conduce un proiect feroviar de mare viteză de 6 miliarde de dolari care străpunge munţii din Laos şi care va face legătura între China şi şapte ţări şi va necesita în anumite puncte zeci de mii de lucrători chinezi la fata locului. China a investit într-o multitudine de proiecte energetice. Aceasta promovează vânzarea trenurilor sale de mare viteză şi a tehnologiei pentru liniile electrice de înaltă tensiune, pe care compania chineză State Grid lc-a dezvoltat pentru a transporta eficient electricitatea generată în vestul Chinei pe distanţe mari. După ce Statele Unite s-au retras din aeroportul Republicii Kîrgîzstan din Asia Centrală, care fusese folosit pentru aprovizionarea trupelor aliate din Afghanistan, chinezii au intervenit cu o propunere de miliarde de dolari pentru a-1 moderniza.[13]

Insă marea strategie şi implementarea în teren sunt două lucruri diferite. Instituţiile financiare chineze nu vor să repete experienţa perioadei ,,de ieşire" din anii 2000, când companiile chineze au plătit mulţi dolari pentru active străine. ,,Performanţa noastră va evalua deciziile noastre", observa un oficial. „Proiectele nu trebuie să fie doar importante din punct de vedere strategic, ci şi solide din punct de vedere financiar." Multe tranzacţii au fost dificil de negociat, au durat mai mult decât era de aşteptat şi, uneori, au fost reziliate sau întrerupte. In ţările beneficiare, factorii decizionali se ceartă între ei cu privire la aspectele la care renunţă şi dacă cedează o parte din economia lor către China şi cu ce critici se vor confrunta pe plan intern în viitor dacă vor realiza un proiect — dar şi dacă nu o fac.[14]

Cel mai mare proiect de până acum este, de departe, Coridorul Economic China-Pakistan, în valoare de 62 de miliarde de dolari. Aproape 70% din sumă este destinată investiţiilor legate de energia electrică, iar restul sumei este alocată pentru autostrăzi, conducte de petrol şi gaze şi, mai ales, pentru un important port din oraşul de coastă Gwadar, situat strategic pe drumul spre Golful Persic şi Canalul Suez. Un presupus punct de referinţă pentru Drumul maritim al mătăsii, portul ar putea fi un punct de oprire convenabil pentru marina chineză. Gwadar nu este legat de China doar pe mare. Cu costuri mari si cu dificultăţi extraordinare — inclusiv escaladarea pasului Khunjerab, aflat la o altitudine de 4 877 de metri, cel mai înalt punct de trecere a frontierei din lume —

a fost construit un sistem modern şi extins de autostrăzi pentru a transporta mărfurile din China în Gwadar.

După o observaţie foarte atentă a ziarului din Hong Kong *South China Morning Post*, sistemul portuar şi rutier Gwadar oferă „o rută alternativă de transport către strâmtoarea Malacca, care este frecvent patrulată de Statele Unite".[13]

Investiţia chineză în sectorul energiei electrice creşte aprovizionarea cu energie electrică, atât de necesară într-o ţară cu rezerve de energie reduse, ajutând astfel producţia şi exportul pakistanez. Dar, în acelaşi timp, factura pentru importuri a Pakistanului a crescut din cauza costului importurilor de mărfuri din China pentru proiecte. Tara este în urmă cu rambursarea împrumuturilor chineze, iar datoria ei creşte rapid. Acest lucru a trimis Pakistanul înapoi la Fondul Monetar Internaţional, în 2019, pentru al doisprezecelea împrumut de la sfârşitul anilor 1980. Şi datorită rolului important al Statelor Unite în cadrul FMI, acest lucru aduce Washingtonul în afacerile BRI. „Nu există nici o justificare pentru dolarii din impozitele FMI — şi ca dolarii americani care fac parte din această finanţare", a spus secretarul de stat american Mike Pompeo, „să salveze deţinătorii de obligaţiuni chinezi — sau chiar China însăsi."[16]

Acest lucru indică ceea ce Christine Lagarde, fost director general al FMI şi acum şef al Băncii Centrale Europene, a numit în mod diplomatic riscul „creşterii problematice a datoriei". Criticii îl numesc „capcana datoriilor", despre care spun că ar putea oferi Chinei avantaj politic şi economic. Când ţările nu îşi pot rambursa datoriile, entităţile chineze pot prelua controlul. Studiul de caz numărul unu este portul Hambantota, în Sri Lanka, pentru care China a acordat împrumuturi de 1,1 miliarde de dolari. Dar portul a avut un trafic redus si nu a existat nici o sansă ca acesta să câştige vreodată venituri suficiente pentru a rambursa împrumuturile. Aşadar, în schimbul anulării datoriei, o companie chineză de stat a preluat un contract de închiriere pe 99 de ani. Dar guvernul din Sri Lanka, strâns cu uşa de India, a smuls o promisiune din partea chinezilor de a nu folosi Hambantota, situat strategic în Oceanul Indian, în scopuri militare.[1']

Una dintre cele mai explicite provocări la problema datoriei a venit de la Mohammad Mahathir, longevivul prim-ministru al Malaysiei, care s-a întors în funcţie în 2018. In timpul unei călătorii în China, el a anuntat brusc anularea acordurilor cu Beijingul privind transportul feroviar şi conducta de gaz în valoare de 23 de miliarde de dolari. La vârsta de 93 de ani, Mahathir nu a ezitat să-şi spună părerea, avertizându-şi gazdele împotriva „unei noi versiuni de colonialism". El a

explicat că Malaysia nu-şi permite o astfel de datorie. „Cred că nici China însăşi nu doreşte să vadă Malaysia devenind o ţară falimentară", a spus el.

Însă câteva zile mai târziu, Ministerul de Externe al Malaysiei sa grăbit să precizeze că ţara este complet angajată să participe la

Iniţiativa „O centură, un drum*'. După o reducere cu 30% la preţul proiectului feroviar, Mahathir însuşi şi-a anunţat sprijinul pentru „O centură, un drum”, deşi a profitat de conferinţa BRI din 2019 de la Beijing pentru a cere în mod clar „liberă trecere” în Marea Chinei de Sud.[18]

Ca răspuns la criticile legate de datorii şi la îngrijorările Beijingului cu privire la rambursare, Xi Jinping a prezentat în 2019 un „cadru de sustenabilitate a datoriilor”, menit să împiedice debitorii să cadă în capcana datoriilor. Acest lucru a fost numit de Ministerul Finanţelor drept „instrument politic”,[19] Dar un an mai târziu impactul economic devastator al crizei coronavirusului asupra atâtor ţări a însemnat că povara datoriilor va deveni o problemă mult mai mare.

Multe ţări îşi doresc investiţia şi vor să fie sigure că fac parte din această nouă economie globală şi nu vor să fie lăsate în afara „globalizării 2.0” conduse de China. In acelaşi timp, vor totuşi să- şi asigure independenţa de acţiune şi vor căuta să echilibreze creşterea prezenţei chineze prin angajarea în relaţii cu Rusia şi cu Statele Unite. Statele Unite rămân, la urma urmei, cea mai importantă economie din lume şi foarte importantă din punctul de vedere al securităţii.

Şi totuşi multe ţări consideră că Statele Unite fac un pas înapoi, sunt din ce în ce mai imprevizibile şi nu mai sunt de încredere, ceea ce creşte atractivitatea angajamentului cu China. După cum a observat un oficial chinez: „Retragerea Statelor Unite ne ajută**.

Cu toate acestea, mobilizarea masivă a capitalului „O centură, un drum** a stimulat acţiunea la Washington. La instalarea administraţiei Trump, o agenţie de pe listă care urma să fie eliminată a fost Overseas Private Investment Corporation, o instituţie guvernamentală ce reduce riscul de a investi în străinătate pentru firmele americane, oferind asigurare împotriva riscului politic. Dar acum OPIC a fost combinată cu o altă agenţie din SUA pentru a deveni The US International Development Finance Corporation (Corporaţia Financiară Internaţională a SUA), având drept obiectiv major investiţii în infrastructură la nivel mondial. Este programată să aibă o capacitate de împrumut de 60 de miliarde de dolari,

care se întâmplă să fie egală cu Fondul pentru Drumul Mătăsii din China.

Pentru moment, Rusia este dispusă să vadă Uniunea Economică Eurasiatică suprapunându-se cu BRI. Rusia nu are mijloacele necesare pentru a fi un finanţator global semnificativ, din moment ce ea însăsi are nevoie de investiţii străine; si, bineînţeles, acest lucru se potriveşte cu pivotarea sa spre est şi alinierea cu China pe tema „suveranităţii absolute”. In acelaşi timp însă, Rusia continuă să vadă Asia Centrală ca sfera sa de influenţă şi probabil va dezaproba la un moment dat dacă aceste ţări vor aluneca în ceea ce este de facto o sferă chineză.

Una dintre ţările din regiune care este cea mai preocupată de „O centură, un drum" este celălalt gigant emergent - India. Economia sa reprezintă aproximativ o treime din economia Chinei. Cu toate acestea, şi ea se integrează în economia mondială şi „creşte", având interese de securitate regională din ce în ce mai mari. In viziunea Indiei, „O centură, un drum" este un motor al dominaţiei chineze, putând duce la ceea ce este descris drept „încercuirea" Indiei, deoarece aceasta este îngrijorată şi cu privire la activitatea navală a Chinei din regiune. „Conectivitatea în sine nu poate suprima sau submina suveranitatea altor naţiuni", spunea prim-ministrul Narendra Modi. India şi China intră în conflict pentru hărţi concurente. Ambele ţări aduc argumente cu privire la revendicările teritoriale de pe „acoperişul lumii", Himalaya, şi chiar au intrat în război pentru aceste revendicări.

India şi-a dezvăluit propria politică „Act East", motivată în mare parte, scria un cercetător, de „profunda neîncredere" faţă de iniţiativa „O centură, un drum", „pe care o consideră a fi un proiect strategic conceput pentru câştiguri politice sau de securitate". „Act East" are patru obiective: „securizarea" Oceanului Indian; aprofundarea relaţiilor cu Asia de Sud-Est; consolidarea parteneriatelor strategice cu Statele Unite, Japonia şi Australia şi „gestionarea dezacordurilor" cu China. Deşi India a fost menţionată ca parte a unuia dintre coridoarele BRI, iar Xi şi Modi au îmbrăţişat spiritul „Chennai Connect" după ce s-au întâlnit în acel oraş din golful Bengal, rivalitatea pare inevitabilă. Concurenta este deja evidentă în exerciţiile navale si în militarizarea tot mai mare a Oceanului Indian.[20]

Cu toate acestea, deocamdată, pentru multe naţiuni, China oferă una dintre cele mai bune afaceri. Ţările care analizează de

t

unde vor veni banii pentru investiţii în infrastructură şi energie

şi doresc să-şi asigure un loc pe noua hartă a economiei globale ajung la concluzia că există un avantaj să se asocieze cu o China în ascensiune şi preocupata mai degrabă decât cu SUA care, pentru unii, par din ce în ce mai mult atât inconstant, cât şi în retragere.

PARTEA A IV-A.

HĂRŢILE ORIENTULUI

MIJLOCIUCapitolul 26

LINII DE DEMARCAŢIE

In vara lui 2014, pe internet a circulat un videoclip. Prezenta un militant dintr-un grup ce fusese până de curând o grupare jihadistă necunoscută, bătând din picioare pe nisipul de la graniţa dintre Irak şi Siria. In spatele lui erau barăci abandonate, ciuruite de gloanţe, din care se păzise până de curând graniţa dintre cele două ţări. Acest militant spunea că bate din picioare pentru a indica eliminarea de către ISIS a liniei „Sykes-Picot" dintre Irak şi Siria.

„S-a terminat cu Sykes-Picot“, spunea el. „Nu recunoaştem graniţa şi nu o vom face niciodată/' Cuvintele sale erau subliniate de imagini cu posturi de frontieră aruncate în aer. „Vom distruge toate graniţele", declara el.

Acest videoclip a venit după şapte luni de soc. In ianuarie 2014, acest grup — Statul Islamic din Irak şi Siria (ISIS) — a început atacul din estul Siriei şi a luat cu asalt graniţa, intrând în vestul Irakului. A avansat cu îndârjire în camionete şi blindate capturate, învingând orice forţe şi miliţii irakiene i-au stat în cale, cucerind oraş după oraş, comiţând atrocităţi şocante în drumul său.

In iunie, acţiunea ISIS a fost oprită în cele din urmă la porţile Bagdadului. Totuşi acest lucru nu a împiedicat ISIS să proclame că acesta este acum noul său califat. Teritoriul ocupat de ISIS în momentul maxim de expansiune cuprindea cel mult o treime din Irak şi, alături de teritoriul aflat sub controlul său din Siria, era de peste trei ori mai mare decât Israelul şi Libanul la un loc — şi reprezenta mai mult de jumătate din Marea Britanic. In total, aproape opt milioane de oameni s-au trezit acum captivi sub conducerea acestei grupări.

„Acesta nu este doar un grup terorist", spunea secretarul apărării SUA. „Depăşeşte tot ce am văzut vreodată." [1]

Ambiţia ISIS era să înlocuiască frontierele si statele naţionale cu
un califat, un imperiu bazat nu pe suveranitatea naţională, ci pe autoritatea Islamului si restricţiile secolului al VH-lea — un califat
care ar fi cucerit lumea intr-un JiKad global.

Ofensiva ISIS a fost doar cea mai recentă contestare a Hărţii
Orientului Mijlociu care fusese stabilită în urmă cu un secol, un

sistem de care numele Sykes şi Picot sunt atât de indisolubil legate. ISIS a declanşat o nouă criză într-o regiune care fusese zguduită de turbulenţe timp de un secol, apărută din război şi din prăbuşirea unui imperiu, concurenţa marilor puteri, naţionalismul arab, fervoarea religioasă, ciocnirea ideologică, ambiţiile dinastice, visurile imperiale, intervenţia americană, un stat evreu şi competiţia pentru petrol. Toate acestea au avut loc într-o regiune critică pentru energia mondială — şi astfel pentru economia globală —, dar şi într-un moment în care confruntarea dintre Arabia Saudită şi Iran devenise punctul central pentru viitorul regiunii.

Dar toate acestea aveau loc într-un moment în care viitorul energiei erat mai puţin clar - şi supus unui conflict tot mai mare. Ar putea ţările şi o regiune care depind atât de mult de petrol să continue să se bazeze pe acesta în viitor? Va avea petrolul aceeaşi influenţă în economia mondială şi în geopolitică până la finalul secolului acesta la fel ca în trecut?

Dar, mai întâi, cine au fost Sykes şi Picot?

La sfârşitul lui decembrie 1915, un atent observator din Londra e posibil să fi văzut un tânăr englez care se strecura discret zi de zi în ambasada franceză. Dar nu era nimic discret în acţiunea în care era implicat — trasarea unei noi hărţi pentru Orientul Mijlociu care să o înlocuiască pe cea a Imperiului Otoman ce urma în curând să dispară, o hartă a „sferelor" coloniale care, la momentul potrivit, avea să devină o hartă a statelor-naţiune cu definiţii moderne ale

suveranităţii.
*

Primul Război Mondial îl propulsase pe Mark Sykes, un autor de jurnale de călătorie şi membru conservator al Parlamentului, în poziţia de cel mai important expert în Orientul Mijlociu al guvernului britanic. Sykes fusese obsedat de regiune de când tatăl său îl luase în copilărie într-o călătorie prin Imperiul Otoman. După Oxford, rătăcise o vreme, călătoriile sale devenind baza unei serii de cărţi. Ultima sa carte, chiar înainte de război, a fost *The Caliph's Last Heritage (Ultima moştenire a califului).* Pentru unii, având în vedere obsesia sa pentru regiune, el a fost „Mullahul Nebun". Primul Război Mondial l-a adus înapoi la Londra, unde Acraditările sale l-au calificat drept expert în politica din Orientul Mijlociu, fapt care l-a pus în postura importantă de a trasa o nouă hartă pentru Orientul Mijlociu.

Sarcina lui era să se întâlnească în secret în Ambasada Franţei cu

*
Francois Georges-Picot, un diplomat francez de rang înalt,

despre care s-a spus la un moment dat că „nu a fost niciodată tânăr". Picot provenea dintr-o familie dedicată ambiţiilor imperiale ale Franţei şi fusese consul general la Beirut. In ciuda diferenţelor dintre ei, Sykes şi Picot erau uniţi în convingerea că trebuia făcut ceva pentru a înlocui Imperiul Otoman vechi de cinci secole.[2]

La apogeu, stăpânirea otomanilor se extindea în cea mai mare parte a Orientului Mijlociu şi a Africii de Nord şi în sud-estul Europei. In imperiu existau regiuni, dar nu naţiuni. Cu mult înainte de izbucnirea Primului Război Mondial, Imperiul Otoman decăzuse deja, situaţia financiară fiind un dezastru. Apoi, la începutul războiului, se aliase cu Germania şi Austro-Ungaria împotriva Marii Britanii, a Franţei şi a Imperiului Rus. Acum, Marea Britanie şi Franţa erau hotărâte, după cum se exprima Mark Sykes, să se asigure că Imperiul Otoman „nu trebuie să mai existe". Dar ce avea să apară în locul lui?

Pentru Marea Britanic, semnificaţia Orientului Mijlociu rezida din poziţia sa strategică pe rutele către India, inclusiv Canalul Suez. Mai mult, sultanul otoman, în rolul său de calif, lider spiritual al musulmanilor şi protector al islamului, chemase la Jihad — un război sfânt — împotriva britanicilor, care, la rândul lor, erau speriaţi de impactul potenţial asupra supuşilor musulmani ai Imperiul Britanic din India şi asupra protectoratului Egiptului. Ambiţiile franceze erau mai mult comerciale, dar erau, de asemenea, înfăşurate intr-un colaj de religie, istorie, *,,mission historique*" şi hotărârea de a „culege recolta celor şapte secole de eforturi franceze" care datau din vremea cruciadelor (deşi un oficial englez remarca: „Cruciaţii au fost învinşi şi cruciadele au eşuat"). [3]

In decembrie 1915, Sykes a fost convocat la o întâlnire în biroul prim-ministrului Herbert Asquith pentru a discuta despre planurile Marii Britanii pentru viitorul Orientului Mijlociu. Asquith însuşi fusese sceptic în ceea ce priveşte asumarea responsabilităţii pentru Mesopotamia (aşa cum era numit atunci Irakul) şi „abordarea tuturor tipurilor de probleme administrative încâlcite... cu un cuib de viespi de triburi arabe". Dar acum exista un acord general faţă de ceea ce propunea Sykes - nimic mai mult
decât trasarea unei ,,linii de demarcație" pentru Orientul Mijl
de după război, care să stabilească noi sfere de influenţă sub control european direct.

La scurt timp după aceea, Sykes a început vizitele secrete la Ambasada Franţei pentru a se întâlni cu Georges-Picot. Până pe 3 ianuarie 1916, cei doi ajunseseră la un acord. „Linia de demarcaţie" se întindea de lângă Haifa, pe coasta

mediteraneeană, până la Kirkuk, lângă frontiera persană. Teritoriul de la nord de linie urma să fie sub protecţie franceză; cel de la sud, sub protecţie britanică. Harta era mult mai complexă de atât. In „zona albastră", Franţa avea să exercite controlul direct; în „zona roşie", Marea Britanie urma să facă acelaşi lucru. Sykes şi Georges-Picot s-au certat cu înverşunare asupra unei chestiuni — Palestina şi controlul Ţării Sfinte. In cele din urmă, au fost de acord că Marea Britanie urma să obţină două porturi — Haifa şi Acra — şi o fâşie de teritoriu pentru o cale ferată care va face legătura cu Mesopotamia. Restul Palestinei avea să fie plasat sub o formă nedeterminată de administraţie internaţională. Imperiul Rus, aliat în război, a venit cu propriile ambiţii teritoriale asupra zonelor de nord ale Imperiului Otoman.[4]

Se poate ca Sykes—Picot să ocupe un loc important în memoria istorică, dar mai puţin înţeles este faptul că cei doi bărbaţi nu-şi desenau harta pe o foaie de hârtie goală. Efortul lor s-a bazat în mare măsură pe hărţile anterioare - pe cele ale Imperiului Otoman şi pe vilaietc (*vilâyet*, în turcă), aşa cum se numeau provinciile otomane care fuseseră înfiinţate în 1864. Cele trei vilaiete din est -

t

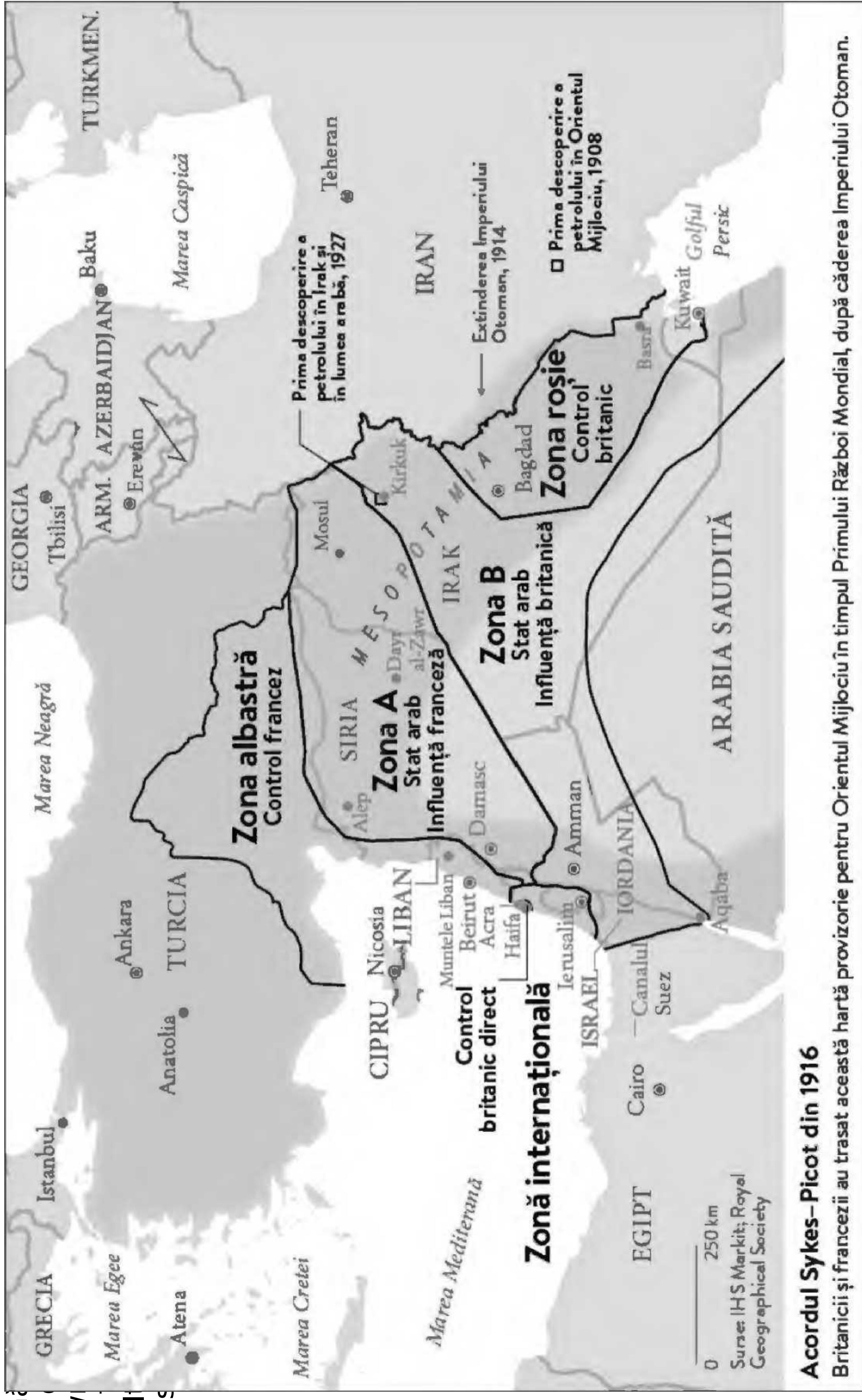
astăzi Irak — aveau ca puncte de referinţă oraşele de azi Bagdad, Mosul şi Basra. Vilaictcle din Alep, Damasc şi Deir ez-Zor constituie Siria modernă. Beirutul era un vilaict, iar Muntele Liban

era o unitate administrativă autonomă. Ierusalimul si teritoriul din

*

jurul său erau un district independent, aflat în subordinea directă a Istanbulului. Hejaz, vestul Arabici, inclusiv Mecca şi Medina, era un vilaiet; la fel si Yemenul. Un cercetător scria că nu a existat nici un efort ,,pentru a trasa limitele provinciilor pe criterii ctnice“. Sykes şi Picot şi-au trasat propriile linii peste harta otomană poliglotă, de asemenea fără a lua în considerare diviziunile etnice.[3]

Dar acesta nu a fost singurul plan pentru Orientul Mijlociu de după război. Unii oficiali britanici din Orientul Mijlociu au promovat ideea unei ,,revolte'‘ arabe, care se spera că va aduna populaţiile arabe împotriva conducătorilor lor turci. Britanicii şi-au găsit lider în charismaticul prinţ Faisal. El era fiul lui Hussein, un nobil, adică protectorul Meccăi şi emir al Hejazului, partea de vest a Peninsulei Arabice. Hussein avea o autoritate unică ca descendent direct al profetului Mahomed.



Acordul Sykes–Picot din 1916
Britanicii şi francezii au trasat această hartă provizorie pentru Orientul Mijlociu în timpul Primului Război Mondial, după căderea Imperiului Otoman.

al avea un susţină
rence. Ulterior a
loi fraţi ai lui Law
are drept, într-un
declanşeze revolt
u călăreţii lui Fais

Cartografierea a fost şi mai complicată când, în noiembrie 1917, ministrul de externe Balfour i-a trimis baronului Lionel Rothschild o scrisoare publică în care declara că Marea Britanic „va favoriza înfiinţarea în Palestina a unui cămin

şi va depune toate eforturile pentru a facilita realizarea acestui obiectiv, fiind clar înţeles că nu se va face nimic care să prejudicieze drepturile civile şi religioase ale comunităţilor neevreieşti existente în Palestina".

Dar cum putea fi implementat acest lucru? La sfârşitul lui mai 1918, un călător neobişnuit a luat un vapor cu aburi de la Suez la Aqaba, în partea de nord-est a Mării Roşii, şi apoi a continuat cu maşina şi cămila, apoi pe jos prin deşert, ajungând în cele din urmă la o vale unde l-a găsit pe prinţul Faisal, fiul şerifului de la Mecca, într-o tabără cu forţele sale. Acesta era Chaim Weizmann, un evreu de origine rusă, care obţinuse un doctorat în chimie în Elveţia. îşi câştigase o reputaţie bună în Marea Britanie în timpul Primului Război Mondial pentru descoperirea sa în domeniul chimiei care a facilitat producţia de explozibili. De asemenea, era un lider al mişcării sioniste şi un promotor important al Declaraţiei Balfour.

„Un om foarte cinstit", declara Weizmann ulterior despre Faisal. „Frumos ca un tablou." In cadrul a două întâlniri ulterioare, Faisal îmbrăţişase afinitatea lor ca „veri de sânge... cele două ramuri principale ale familiei semite, arabă şi evreiască". Cei doi bărbaţi păreau de acord asupra unui cămin evreiesc în Palestina având drept fundament Declaraţia Balfour şi imigraţia evreiască. Dar Faisal a adăugat că orice acord se baza pe „independenţa ţărilor arabe" şi pe unirea „arabilor în cele din urmă într-o singură naţiune", sub Hasemiti, asa cum era cunoscută familia lui Sharif Hussein şi a prinţului Faisal. Dar acest lucru cu siguranţă nu era avut în vedere în procesul de conciliere postbelic/

Cu toate acestea, un alt factor va complica şi mai mult lucrurile. In 1908, după şapte ani de greutăţi şi de dezamăgiri, se descoperise pentru prima dată petrol în Orientul Mijlociu într-o zonă îndepărtată a Iranului. Primul Război Mondial dovedea importanţa critică a petrolului, nu numai pentru a alimenta cuirasatele, ci şi pentru invenţiile recente care deveniseră vehicule pentru război — camioane şi motociclete, tancuri şi avioane. Petrolul şi motorul cu ardere internă au redefinit rapid mobilitatea şi războiul. Toate acestea vor transforma petrolul în cea mai importantă marfă strategică din lume.

In ultimele luni ale războiului, un raport secret despre „Situaţia petrolului în Imperiul Britanic" menţiona că Marea Britanie depindea de Statele Unite pentru cea mai mare parte a petrolului necesar. Dacă Marea Britanie voia să rămână puterea navală dominantă, nu se putea baza pe Statele Unite

al căror preşedinte, Woodrow Wilson, se opunea atât de ferm conceptului de imperiu. Astfel, Marea Britanie trebuia „să obţină controlul incontestabil asupra celei mai mari cantităţi de petrol posibile". Asta însemna „Persia şi Mesopotamia". Având deja controlul asupra petrolului persan, britanicii au concluzionat că obţinerea „valoroaselor câmpuri petrolifere din Mesopotamia" şi asigurarea unei aprovizionări independente cu petrol înainte de „următorul război" reprezenta un „ţel de război de primă clasă".[8]

Odată cu colapsul celor patru imperii — german, rus, austro-ungar şi turc - drept rezultat al războiului, hărţile Europei şi ale Orientului Mijlociu trebuiau redesenate. Aceasta a fost sarcina la Conferinţa de Pace de la Versailles, care s-a reunit în afara Parisului în 1919.

Nimeni nu se aştepta să aibă un rol mai central în negocierea viitorului Orientului Mijlociu decât expertul britanic din Orientul Mijlociu, „Mullahul Nebun". Dar, când Mark Sykes a sosit la Paris, era deja foarte bolnav, „intoxicat", după cum a spus, cu ceva luat în Alep, groaznic de slab, supravieţuind în mare parte cu lapte condensat. Totuşi era hotărât să contribuie la modelarea Orientului Mijlociu postbelic. Dar, la doar o lună după deschiderea Conferinţei de la Versailles, Mark Sykes, şi mai slăbit de pandemia de gripă spaniolă, a murit în camera sa de la hotelul Lotti.[9]

O mare parte din Acordul Sykes—Picot fusese confirmat înainte de începerea conferinţei. Dar nu chiar totul. Sykes—Picot atribuiseră sferei franceze Mosul, capitala vilaietului cu acelaşi nume, cu o populaţie numeroasă de kurzi. Dar la Versailles, după o „luptă violentă", cum a fost descrisă, britanicii au reuşit să preia controlul şi să-l adauge propriei sfere. Motivul principal a fost, după cum argumenta un oficial britanic, că: „Cel mai mare câmp petrolifer din lume se extinde până la Mosul şi dincolo de acesta".

Tratatul de la Versailles a instituit o Ligă a Naţiunilor şi a prevăzut „mandate" — ceva între colonii şi sfere de influenţă, pe de o parte, şi ideea preşedintelui Woodrow Wilson de „autodeterminare", pe de altă parte. Puterile „mandatare" aveau obligaţia să-şi ghideze protejaţii către o eventuală independenţă.[10]

Cartografierea care a început cu Sykes şi Picot a continuat cu Tratatul de la Sevres, în 1920, şi s-a încheiat, în 1923, cu Tratatul de la Lausanne. Acestea au construit pe liniile trasate în Sykes- Picot, cu câteva ajustări semnificative. Turcia era

desprinsă de ţările vorbitoare de limbă arabă. Lranta urma să aibă un mandat atât asupra Siriei arabe, cât şi asupra Libanului, o nouă ţară cu o populaţie majoritară creştin maronită. „Mesopotamia" urma să fie sub mandat britanic, iar Arabia, sub influenţă britanică. Palestina, tot sub mandat britanic. Marea Britanie avea să fie responsabilă pentru crearea unui „cămin naţional" pentru poporul evreu din Palestina. Partea mandatului la est de râul Iordan a devenit Transiordania, o zonă arabă separată, cu propriul guvern local. In Turcia, un general strălucit, Mustafa Kemal, mai târziu numit Ataturk — „Tatăl turcilor" —, a răsturnat rămăşiţele regimului otoman şi l-a înlocuit cu o republică seculară modernizatoare. El a asigurat suveranitatea turcească asupra Anatoliei şi a recuperat împrejurimile Alepului, în Siria, lăsând acel oraş aproape de graniţa turcă.

Astfel a fost trasată harta modernă a Orientului Mijlociu, rezultatul negocierilor care au început în 1915 şi s-au încheiat abia în 1923. Dar, printre diferitele etape, „Sykes-Picot" va rămâne simbolul de durată al modului în care au luat naştere statele- naţiuni ale regiunii. De asemenea, va fi, timp de mai bine de un secol după aceea, ţinta şi chemarea la luptă pentru cei care vor căuta să răstoarne ordinea pe care a modelat-o harta.

Oficialii britanici erau hotărâţi să combine cele trei vilaiete sau provincii distincte din est ale Imperiului Otoman într-o singură ţară sub mandatul lor. La început numită „Mesopotamia", a devenit Irak. Aceasta a inclus kurzii din Mosul si nord, sunnitii din Bagdad, din centru şi vest, precum şi şiiţii din Basra şi din sud. Problema era că aceste grupuri nu împărtăşeau o identitate comună. Basra era orientată spre Golf şi spre sud, către India; legăturile Bagdadului se îndreptau spre est, către Persia; iar Mosul privea spre vest, către Turcia şi Siria. Diviziunile mergeau mult mai departe. Populaţia includea kurzi; creştini asirieni (uneori numiţi nestorieni) care fugiseră din Turcia; evrei (cel mai mare grup unic din Bagdad); yazidiţi, grupaţi în jurul muntelui Sinjar; plus turcomani, persani, armeni, caldeeni şi sabeni. Arabii, desigur, reprezentau majoritatea generală, dar erau împărţiţi între şiiţii mult mai numeroşi si sunnitii minoritari.

Britanicii au decis că soluţia la această problemă dureroasă a unirii ţării era instalarea unui rege. Şi au găsit candidatul în prinţul Faisal, liderul revoltei arabe si fiul şerifului din Mecca. Era disponibil şi recent şomer, după ce tocmai fusese detronat de francezi ca rege al Siriei, unde domnise doar scurt timp. Urcarea sa pe noul tron din Bagdad a fost aprobată prin

plebiscit cu un vot uimitor de 96%, cu atât mai mult într-o ţară în mare parte analfabetă. A fost încoronat pe 23 august 1921, în acordurile ,,God Save the King" (,,Dumnezeu să-l apere pe rege"), pregătit în grabă, deoarece ţara nu avea încă propriul imn.[11]

Şase ani mai târziu, în 1927, a venit un alt moment important — s-a descoperit petrol în nord-estul Irakului. „Nu ne vom mai speria de comentariile cinice ale celor care s-au oferit să parieze că vor bea tot petrolul găsit în Irak", spunea unul dintre inginerii de proiect. ,,De acum suntem cu adevărat pe hartă." Deşi petrolul fusese găsit cu aproape două decenii mai devreme în Iran, aceasta a fost prima descoperire în ţările în mare parte arabe din Orientul Mijlociu.

Mandatul pentru Irak s-a încheiat în 1932, iar Irakul a devenit o naţiune independentă, realizând marele obiectiv al lui Faisal. Cu toate acestea, Faisal a avut puţine ocazii de a savura suveranitatea, deoarece a murit doar un an mai târziu. A lăsat în urmă un dureros testament cu privire la viitorul ţării sale. „Este convingerea mea că nu există popor irakian în Irak[44], a scris el. „Există doar grupuri diferite, fără sentimente patriotice." După moartea sa, loviturile de stat ale militarilor au devenit endemice pentru viaţa politică a Irakului. Ieşirea Siriei de sub mandatul francez a durat mai mult si a fost mai tumultuoasă; nu a devenit pe deplin independentă până în 1946.[12]

Doi ani mai târziu, în mai 1948, în conformitate cu o rezoluţie a Organizaţiei Naţiunilor Unite, care cerca două state in Palestina, şi ca urmare a Holocaustului, Israelul şi-a declarat independenţa. Cinci naţiuni arabe au lansat imediat un război, dar s-a încheiat cu o victorie israeliană, care a întemeiat un stat evreiesc în Orientul Mijlociu. In tot Orientul Mijlociu, înfrângerea arabă a fost o sursă de mânie necontenită. A fost şi un moment revelator pentru un ofiţer egiptean care luptase în război: Gamal Abdel Nasser crescuse ca naţionalist egiptean; acum era naţionalist arab. Patru ani mai târziu, în 1952, a condus o lovitură de stat care l-a dat la o parte pe corpolentul rege Farouk, împreună cu influenţa britanica care dominase Egiptul.

Nasser a fost primul lider de după cel de-al Doilea Război Mondial care şi-a propus să schimbe hărţile care au apărut odată cu sfârşitul Primului Război Mondial şi, aşa cum a scris, să elimine „sârma ghimpată" care „marca frontierele ce separă şi izolează ţările" şi, în schimb, să unească popoarele acestora într-o singură „naţiune arabă". Naţionalizarea

Canalului Suez în 1956 pe care a realizat-o şi succesul de a rezista unei invazii ulterioare din partea Marii Britanii, Franţei şi Israelului l-au făcut „eroul" pe care, declarase el cu câţiva ani mai devreme, îl aştepta Orientul Mijlociu. In promovarea brandului său de naţionalism arab militant, Nasser a criticat aspru sistemul apărut după Primul Război Mondial. Obiectivele sale, amplificate de puternicul post de radio Vocea Arabilor, erau Statele Unite, Marea Britanic, Israelul şi monarhiile arabe „feudale" şi „reacţionare", în special Arabia Saudită şi Kuwaitul. El a declarat că petrolul din Orientul Mijlociu era una dintre „sursele" de putere ale „naţiunii arabe". Răsturnarea monarhiilor bogate în petrol îi putea oferi acea putere.[13]

Noua ordine a lui Nasser părea să fie pe cale de a se realiza când militarii, promiţându-i „loialitate", au preluat puterea printr-o lovitură de stat în Siria. Aceasta a dus, în 1958, la o „fuziune" a Egiptului şi Siriei în ceea ce trebuia să fie o singură ţară, Republica Arabă Unită. Dar apoi, în 1961, alţi ofiţeri au preluat puterea în Damasc şi au retras imediat Siria din noul „stat". Anul următor, Nasser a trimis trupe să intervină în războiul civil din Yemen, aşteptându-se la o victorie rapidă care să-i extindă influenţa. In schimb, mişcarea s-a transformat într-o lungă luptă împotriva gherilelor regaliste şi intr-un război prin intermediari între Egipt şi Arabia Saudită. Iranul s-a alăturat Arabiei Saudite pentru a sprijini gherilele să reziste împotriva forţelor egiptene, de aici rezultând înfiinţarea unei societăţi de prietenie iraniano-arabă, cu birouri atât la Teheran, cât şi la Riad. Nasser va ajunge să numească Yemenul „Vietnamul" său, o mlaştină politică care s-a adăugat la problemele economice ale unei economii egiptene extrem de prost gestionate.

In 1967, Nasser a declarat: „Tot poporul nostru este pregătit pentru război", al cărui obiectiv urma să fie „distrugerea totală a Israelului". Dar israelienii au făcut prima mişcare.

înfrângerea Egiptului în războiul arabo-israelian din 1967, care a inclus pierderea peninsulei Sinai în favoarea Israelului, a dat o lovitură importantă poziţiei şi prestigiului lui Nasser. Se alesese praful de marea sa ambiţie de a şterge „Sykes-Picot" şi de a redesena harta Orientului Mijlociu. A avut de înfruntat ruşinea de a avea nevoie să fie salvat financiar chiar de monarhiile saudite şi kuwaitiene pe care le ponegrise atât. Suferind de o formă avansată de diabet, a murit prematur, în 1970, la vârsta de 52 de ani.[14]

Capitolul 27

REVOLUŢIA IRANULUI

Conflictul de astăzi dintre Arabia Saudită, cel mai mare producător de petrol din OPEC, şi Iran, în mod normal unul dintre ceilalţi mari producători, este o luptă pentru supremaţie pe harta Orientului Mijlociu. Este o bătălie determinată de ciocnirea dintre religie, ideologie şi interese naţionale şi de dorinţa de întâietate. Petrolul este parte integrantă a acestei bătălii, iar la rândul său impactul este global.

Dispreţul cu care Iranul şi Arabia Saudită se privesc nu este deloc un secret. Ayatollahul Aii Khamenei, actualul lider suprem al Iranului, acuză familia regala saudită că sunt nişte „idoli păcătoşi ai aroganţei şi colonialismului", ,,idioţi" şi ,,vaci de lapte pentru americani", ,,lipsiţi de inimă şi criminali".[1] Prinţul moştenitor Mohammed bin Salman — cunoscut sub numele de MBS — îl descrie la rândul său pe Khamenei drept ,,Hitler din Orientul Mijlociu... încercând să cucerească lumea". MBS adaugă: ,,Dacă vedeţi probleme în Orientul Mijlociu, cauza este Iranul".[2]

Rădăcinile religioase ale acestei lupte datează din secolul al VII- lea şi în bătălia care a urmat după moartea profetului Mahomed. Cine avea să fie succesorul - socrul său, Abu Bakr, sau vărul şi ginerele său, Aii? Sunniţii sunt adepţii lui Abu Bakr, care a devenit primul calif. Dar legitimitatea sa a fost — şi este — contestată de şiiţi, ,,partidul lui Aii". Fiecare grup îl consideră pe celălalt eretic.

Pentru toţi musulmanii, desigur, fie sunniţi sau şiiţi, Medina şi Mecca din Arabia Saudită sunt oraşe sAcra. Siitii sunt

majoritari în Iranul teocratic, în Irak şi în Bahrain. Ei sunt, de asemenea, numeroşi în estul Arabiei Saudite, Siria — unde alavitii de la conducere sunt consideraţi o ramură şiită, în Liban, Azerbaidjan, Pakistan si în India. Houthi din Yemen sunt consideraţi astăzi, dacă nu dintotdeauna, o sectă înrudită cu siitii.[3]

In anii 1960, Iranul siit, sub conducerea şahului Mohammad Pahlavi, şi Arabia Saudită sunnită erau aliaţi în opoziţia faţă de duşmanii lor comuni — înaintarea sovietică în regiune, baathiştii, socialismul arab şi, mai ales, după cum s-a menţionat deja, faţă de Nasser şi de campania sa pan-arabă. Dar la începutul anilor 1970, când britanicii au decis că nu-şi mai permit să menţină o prezenţă militară în Golf, şahul, cu sprijinul puternic al Washingtonului, a făcut un pas în faţă pentru a deveni puterea regională, poliţistul Golfului. Saudiţii l-au văzut ca pe un ,,megaloman".[4]

Şahul a insistat pentru o modernizare haotică şi o creştere economică rapidă. Fluxul de petrodolari care a venit odată cu creşterea de patru ori a preţului ţiţeiului, care a urmat după războiul din octombrie 1973, i-a permis insiste şi mai mult — şi să cheltuiască enorm pe arme.

Se poate ca bogăţia din petrol să fi determinat creşterea; a transformat, de asemenea, Iranul într-un studiu de caz pentru blestemul resurselor, care a dus la inflaţie galopantă, înmulţirea cartierelor sărace, la cheltuieli ineficiente şi neproductive şi la corupţie pe scară largă, toate acestea însemnând o mare dislocare socială, care a alimentat nemulţumirea şi opoziţia în spectrul politic si social.

Cel mai hotărât duşman al şahului a fost ayatollahul Ruhollah Khomeini, un cleric şiit aspru, ferm, limitat şi extrem de devotat, implacabil în rezistenţa sa şi nemilos în distrugerea celor care stăteau în calea unei republici islamice conduse de clerici. Din exil, Khomeini a instigat la o revoluţie islamică. Ţara a fost aruncată în haos de greve şi de demonstraţii tot mai ample, marcate de violenţe din ce în ce mai mari. In ianuarie 1979, cu regimul său pe cale să se prăbuşească, şahul a părăsit Iranul. Două săptămâni mai târziu, ayatollahul Khomeini, de 77 de ani, s-a întors din exil, având parte de o primire entuziastă. La scurt timp după aceea, Khomeini s-a proclamat,,liderul suprem al revoluţiei".

Criticii şahului s-au grăbit să-l îmbrăţişeze pe Khomeini. In *New York Times*, un cunoscut profesor din Princeton a trâmbiţat cum Khomeini va oferi „un model de guvernare umană cu disperare necesară pentru o ţară din Lumea a Treia". Khomeini şi adepţii săi au început să-şi consolideze

puterea. Sute de oameni au fost împuşcaţi în câteva luni pe acoperişul sediului central al lui Khomeini în 1979. In noiembrie, după ce şahul a fost internat în Statele Unite pentru tratament împotriva cancerului, o mulţime de tineri zeloţi iranieni „care urmau linia imamului" au invadat Ambasada SUA. Aceştia aveau să ţină ostatici 52 de diplomaţi americani timp de 444 de zile în condiţii degradante. Khomeini şi aliaţii săi au folosit sechestrarea ostaticilor ca ocazie de a prelua controlul complet.

Ayatollahul a introdus o nouă constituţie care stă la baza puterii politice în Iran astăzi. A consacrat *velayat-e faqih* — „tutela dreptului islamic" — şi puterea supremă a erudiţilor religioşi, Khomeini având ultimul cuvânt ca jurist-şef sau lider suprem. De vreme ce îşi reclamă autoritatea de la Allah, cuvântul său este, prin urmare, incontestabil. Liderul suprem deţine controlul asupra Consiliului Gardienilor, care decide cine poate candida şi dă aprobarea finală asupra actelor parlamentului. De asemenea, el deţine controlul asupra Gărzii Revoluţionare, pilonul pe care se sprijină regimul, al mass-mediei şi al justiţiei. Preşedintele ales este subordonat conducătorului suprem. Conform acestei noi constituţii, existau puţine limite asupra autorităţii ayatollahului Khomeini. Legitimitatea sa, afirma el, venea de la Profet şi de la Dumnezeu şi de la competenţa sa în dreptul islamic. Pe scurt, scria un cercetător, ,, Khomeini obţinuse puteri constituţionale neimaginate de şahi[1]'.[5]

In timp ce campaniile prezidenţiale iraniene şi schimbările pe care le pot prevesti atrag atenţia globală, aceste aranjamente constituţionale — o republică islamică sub controlul celor mai conservatoare părţi ale clerului şiit — rămân baza pentru modul în care Iranul este condus astăzi. Regimul teocratic prelua controlul asupra economiei intr-un grad mult mai mare decât o făcuse regimul şahului, atât direct, cât şi prin „fundaţii" şi prin Garda Revoluţionară, acesta fiind modul în care funcţionează economia Iranului astăzi.

Revoluţia iraniană a zguduit ordinea geopolitica regională - şi a consolidat „liniile de falie" profunde care străbat regiunea astăzi. Noua constituţie a lui Khomeini a arătat din plin că revoluţia nu a avut loc doar pentru Iran, ci a fost menită să formeze „o singură comunitate mondială". Khomeini însuşi declara; „Iranul a fost doar punctul de plecare". Obiectivul era de a distruge „toate regimurile opresive şi criminale". In acest scop, el a proclamat că Iranul trebuie „să exporte revoluţia în alte ţări şi să respingă ideea de a o păstra în interiorul frontierelor noastre".[6]

Ţintele importante pentru Khomeini aveau să includă

Arabia Saudită; preşedintele Egiptului, Anwar Sadat, care avusese îndrăzneala de a face pace cu Israelul în 1979; „Micul Şeitan" — Israelul; şi „Marea Aroganţă" — Statele Unite.

Revoluţia iraniană urma să atragă SUA mult mai profund în Orientul Mijlociu, să contureze politica externă americană până în prezent şi să aibă efecte profunde asupra regiunii însăşi.

Capitolul 28

RĂZBOAIELE DIN GOLE

Dar nu doar Revoluţia iraniană a atras Statele Unite în Golf. In ajunul Crăciunului 1979, Uniunea Sovietică a invadat Afghanistanul, cu convingerea greşită, într-un acces de paranoia colectivă, că liderul comunist local duce tratative în secret cu Statele Unite. La Washington, invazia a produs un şoc uriaş. Uniunea Sovietică lansase prima desfăşurare pe scară largă a forţelor militare dincolo de blocul comunist după cel de-al Doilea Război Mondial. Cu şahul plecat şi cu sistemul de securitate din Golf în haos şi fără Iran, poliţistul regional hotărât să reziste mişcărilor sovietice, Afghanistanul a fost văzut ca un potenţial prim pas într-o campanie sovietică către Golf şi controlul petrolului din Orientul Mijlociu.[1]

In ianuarie 1980, preşedintele Jimmy Carter le-a spus consilierilor că trebuie să „le ţin o predică, pentru a anunţa ţările din Golful Persic că vom fi acolo dacă sovieticii vor invada şi scapă cine poate!" In discursul său despre starea naţiunii adresat Congresului, Carter declara: „Invazia sovietică a Afghanistanului ar putea reprezenta cea mai gravă ameninţare la adresa păcii după cel de-al Doilea Război Mondial". Răspunsul său a fost Doctrina Carter, bazându-se pe ceea ce spuseseră preşedinţii SUA de la Harry Truman încoace. ~

„O încercare a oricărei forţe externe de a prelua controlul asupra regiunii Golfului Persic va fi considerată un atac asupra intereselor vitale ale Statelor Unite ale Americii", spunea Carter, „şi un astfel de atac va fi respins prin orice mijloace necesare, inclusiv prin forţă militară." Statele Unite preluaseră rolul direct al garantului securităţii — protejarea Golfului şi a petrolului — pe care Marea Britanic îl abandonase cu mai puţin de un deceniu în urmă. Pentru Moscova, invazia se va dovedi mult mai costisitoare decât si-ar fi putut imagina Kremlinul, căci va contribui la declanşarea procesului care va duce la prăbuşirea Uniunii Sovietice. De asemenea, va dezlănţui un nou jihadism, al cărui impact va reverbera în întreaga lume şi va ajunge chiar în inima lumii arabe, aruncând regiunea în criză.

In Irak, Saddam Hussein şi-a consolidat brutal controlul, a distrus toţi potenţialii rivali, reali şi imaginaţi, şi a făcut un pas înainte în obţinerea mantiei de lider al lumii arabe. Popoarele arabe, spunea el, invocând ideologia partidului Ba’ath a regimului său, erau „o singură naţiune". El va avea ca scop remodelarea Orientului Mijlociu. In februarie 1980, un raport al US Interests Section — Departamentul pentru apărarea intereselor SUA din Bagdad (Statele Unite nu aveau ambasadă acolo în acel moment) — îl descria pe dictator ca având „un ego fără margini. Foarte obişnuit cu adulaţia, supunerea, publicitatea linguşitoare, devotamentul slugarnic şi servilismul, el ia act de uralcle maselor cu un zâmbet rece şi distant şi dând regal din mână." Era terifiant sa lucrezi pentru Saddam la nivel înalt. ,,Tc privea fix în ochi, ca şi când ar fi vrut să te citească", spunea unul dintre ofiţerii săi. ,,Uneori putea fi extrem de afectuos, iar în clipa următoare extrem de ostil şi de crud." Predilecţia lui Saddam de a înregistra totul, chiar şi întâlnirile sale cu cei mai intimi confidenţi ai săi, a creat o colecţie imensă de înregistrări. Recuperate după invazia Irakului din 2003, acestea prezintă nu numai vocea lui Saddam în cercul său de apropiaţi, dar şi o ocazie extraordinară de a afla mai multe despre gândirea sa cinică şi despre gafele făcute în luarea deciziilor.[3]

Petrolul a fost factorul care l-a transformat pc Saddam în ceea ce a devenit. Creşterea preţului la petrol care a urmat după războiul din 1973 a adus profituri extraordinare pentru Irak, finanţând economia planificată şi lansarea unor proiecte de industrializare la scară largă. Cel mai important, veniturile din petrol au plătit şi pentru o armată modernizată şi mult mai extinsă. Cu toate acestea, Revoluţia iraniană din 1979 şi apariţia statului şiit au reprezentat o ameninţare imediată pentru regimul partidului Ba’ath din Bagdad. Saddam şi clica sa făceau parte dintr-o minoritate sunnită care conducea Irakul. In ciuda represiunii acerbe, majoritatea şiiţilor deveneau tot mai neliniştiţi şi se organizau grupuri de rezistenţă clandestine.

Ura arzătoare a lui Saddam pentru Khomeini şi, aşa cum le-a numit Saddam, ,,turbanele sale satanice", era pe deplin împărtăşită de Khomeini, care îi privea pe simpatizanţii Ba’ath ca pe o minoritate laică sunnită ce reprima majoritatea şiită. Saddam, spunea Khomeini, nu era doar ,,micul şeitan", ci şi „un porc", iar regimul Ba'ath, o ,,blasfemie împotriva islamului".

Tot ce a auzit Saddam de la serviciile sale secrete confirma că avea la îndemână o ocazie extraordinară: Iranul se diviza, raportau acestea, răvăşit de războiul sângeros, ,,prăbuşindu-

se într-o stare de haos, crime şi încălcări ale legii", cu ,,o creştere tot mai pronunţată a ritmului de destrămare şi de dezmembrare a forţelor militare iraniene".[4]

Saddam şi-a imaginat un război limitat şi o victorie rapidă care să aducă beneficii mari la un cost redus. Va cuceri provincia Kuzestan vorbitoare de limbă arabă (o parte din aceasta fiind cunoscută istoric sub numele de Arabistan), cu 90% din rezervele de petrol iraniene, o va elibera de , jugul persan" şi îşi va adăuga bogăţiile petroliere în arsenalul economic a ceea ce urma să fie noua sa superputere arabă. Il va submina pe Khomeini şi va pune capăt ameninţării acestuia la adresa regimului său. Si îsi va consacra poziţia de lider al lumii arabe. ,,Trebuie să-i punem cu botul pe labe", spunea Saddam despre iranieni, pe 16 septembrie 1980, într- o întâlnire cu înalţi oficiali. „Acest lucru nu se poate face decât pe cale militară/'[5]

Pe 22 septembrie 1980, Irakul a lansat războiul cu ceea ce ar fi trebuit să fie atacuri aeriene devastatoare asupra Iranului. In schimb, Saddam se aventurase intr-un impas ce avea să se dovedească lung şi sângeros, cel mai lung război de proporţii al secolului XX. Forţele iraniene au fost însufleţite de apariţia pe câmpul de luptă a unei noi forţe, Pasdaran sau Garda Revoluţionară - iniţial o miliţie slab pregătită, dar cu luptători fanatici devotaţi revoluţiei lui Khomeini. Forţele lui Saddam au
> > t
folosit ceea ce el numea ,,muniţie specială" — arme chimice. Dar, în cuvintele sale, dorinţa lui pentru ,,bomba atomică arabă" nu s-a împlinit când avioanele israeliene au distrus reactorul Osirik care urma să producă combustibil pentru o armă nucleară. In timpul războiului, atât Iranul, cât şi Irakul au fost puternic afectate de prăbuşirea preţului petrolului, în 1986, şi de scăderea producţiei şi a exporturilor proprii. Dar Irakul avea ,,bancheri". A primit multe zeci de miliarde de dolari în împrumuturi din Arabia Saudită şi Kuwait. Iranul nu avea însă bancheri, prin urmare rămânea fără bani. In 1988, membrii marcanţi ai regimului islamic l-au convins pe Khomeini că Iranul va fi învins. El a acceptat un acord de încetare a focului coordonat de Organizaţia Naţiunilor Unite, deşi a descris această decizie drept ,,mai dureroasă şi mai mortală pentru mine decât să beau o cupă cu otravă".[6] Preţul războiului a fost o jumătate de milion de morţi şi încă un milion de răniţi.

Arabia Saudită, în ciuda antagonismului faţă de Saddam şi de regimul Ba’ath din Bagdad, a sprijinit Irakul cu bani şi cu arme în timpul războiului, ca un bastion împotriva a ceea ce părea ameninţarea mai mare si mai imediată — Iranul

revoluţionar.

Animozitatea dintre Teheran si Riad nu a încetat niciodată. Iranul a sponsorizat crearea unei noi organizaţii teroriste, Hezbollah Al Hijaz, cu scopul de a răsturna monarhia saudită sau măcar de a facilita instabilitatea şi secesiunea regiunii de est a Arabici Saudite. A lansat atacuri atât în ţară, inclusiv împotriva instalaţiilor petroliere şi a obiectivelor militare, cât şi împotriva diplomaţilor sauditi din străinătate.

„Nu ştiu cum se va termina totul", a spus regele saudit Fahd în 1988. „Iranul a pus în pericol relaţiile nu numai cu noi, ci şi cu vecinii săi şi cu întreaga lume... Iranul a încercat de multe ori să submineze securitatea în regiunea Golfului, în Peninsula Arabică şi în lume. Ce a câştigat Iranul? Iranul nu a câştigat nimic." Cu toate acestea, adăuga el, „nu putem schimba realitatea geografică a Iranului, iar Iranul nu poate schimba realitatea noastră geografică''/

In vara lui 1990, războiul dintre Irak si Iran se terminase de mai puţin de doi ani. Dar Saddam era încă o data hotărât să retraseze graniţele regiunii. Devreme, în dimineaţa de 2 august, Irakul a invadat unul dintre propriii finanţatori, Kuwaitul bogat în petrol. A durat mai puţin de două zile pentru a finaliza cucerirea. Regimul lui Saddam s-a mişcat rapid pentru a încerca să şteargă Kuwaitul de pe hartă — ceea ce un manual militar irakian numea ,,irakizarea Kuwaitului". Campania de irakizare a fost implementată de un regim brutal de teroare şi de jafuri. Fratele vitreg al lui Saddam, acum şeful securităţii în Kuwait, îi raporta procesul: ,,După terminarea interogatoriilor, îi tratăm cu asprime, cu foarte multă asprime, apoi îi omorâm şi îi îngropăm".[8]

Imediat după invazia din august 1990, forţele irakiene au început să se adune la frontiera dintre Kuwait şi Arabia Saudită.

Urma Irakul să-si trimită armata în Arabia Saudită si să cucerească câmpurile petrolifere saudite — reprezentând 25% din rezervele dovedite la nivel mondial? ,,Ei văd o şansă de a pune mâna pe o parte importantă" din petrolul mondial, îi spunea premierul britanic Margaret Thatcher preşedintelui George H.W. Bush. ,,Pierderea petrolului saudit este o lovitură pe care nu ne-o putem permite."[9]

Prin cucerirea Kuwaitului, Saddam controla aproape 20% din rezervele mondiale de petrol confirmate. Dacă persevera şi

câştiga petrolul saudit, ar fi ajuns să controleze 45%. Chiar şi fără Arabia Saudită, el ar fi dominat Golful Persic, cu cele două treimi din rezervele mondiale de petrol. Pe scurt, putea deveni arbitrul petrolului mondial.

Saddam putea realiza ceea nu realizase preşedintele Nasser al Egiptului — să fie liderul ,,naţiunii arabe", să elimine graniţele care datau de la Sykes-Picot şi, înainte, de la otomani şi să domine harta Orientului Mijlociu. Ar fi fost pe cale să-şi realizeze ambiţia de a crea o superputere arabă bazată pe arme şi pe petrol şi pe banii şi pe influenţa globală care ar fi rezultat din acel petrol. Toate acestea ar fi schimbat politica globală într-un mod care nu era de aşteptat de la noua lume de după Războiul Rece. Aceasta era miza pentru Saddam şi, în egală măsură, a oferit motivul solid pentru ca George H.W. Bush şi secretarul de stat James Baker să construiască ceea ce a devenit în cele din urmă o coaliţie unică după Războiul Rece, formată din 34 de naţiuni pentru a se opune lui Saddam.

Războiul a început în ianuarie 1991, cu bombardamente constante asupra Irakului, care au avut un impact devastator asupra forţelor sale. La un moment dat s-a trimis o cerere urgentă pentru găsirea unor soldaţi irakieni cu experienţă în creşterea cămilelor, căci caravanele de cămile aveau mai puţine şanse să fie atacate din aer decât convoaiele de camioane. Pe 24 februarie, imensa coaliţie a lansat războiul la sol. A durat puţin peste 100 de ore. Irakul era o naţiune învinsă.[10]

Aşteptările în coaliţie erau ca, după înfrângere, Saddam să fie răsturnat de la putere de armată. Dar şi-a păstrat puterea absolută.

Răsturnarea directă a lui Saddam nu făcuse niciodată parte din planul de război al coaliţiei. Scriind şapte ani mai târziu, în 1998, Bush şi consilierul său pentru securitate naţională, Brent Scowcroft, au expus motivele pentru care coaliţia nu a continuat: ,,încercând să-l eliminăm pe Saddam... am fi fost obligaţi să ocupăm Bagdadul şi, de fapt, să conducem Irakul. Dacă am fi mers pe calea invaziei, Statele Unite ar fi putut fi încă, teoretic, o putere de ocupaţie intr-un ţinut teribil de ostil/'

Coaliţia îşi atinsese obiectivele. Irakul fusese evacuat, armata sa - umilită; Kuwaitul fusese eliberat si harta Golfului - restaurată. Irakul era încolţit, prins într-o întreagă reţea de sancţiuni şi de
restricţii. Si Saddam fusese înfrânt.

* *

Dar nu aşa a fost prezentat Războiul în Irak. După cum descria o istorie a Gărzii Republicane evenimentele, americanii şi restul coaliţiei erau pe punctul de a ,,cădea în capcana" unei

bătălii directe şi sângeroase cu trupe irakiene din tranşee. ,,Ţinând cont de iminenţa unor mari pierderi de vieţi şi de echipamente", George H.W. Bush, conform acestui discurs, concluzionase că ,,încetarea focului era singura ieşire".

La câteva zile după încetarea focului, Saddam le-a spus soldaţilor săi: ,,Cele mai puternice puteri ştiinţifice, tehnologice şi militare... toţi s-au adunat împotriva noastră şi nu au reuşit, în ciuda celor întâmplate. Nu au îndrăznit să atace Bagdadul." ,,Cea mai importantă luptă", susţinea el, fusese finalizată cu o mare victorie pentru Irak şi pentru regimul său.[11]

In urma Războiului din Golf, guvernele occidentale au fost convinse că Saddam era hotărât să obţină cele necesare pentru a face rost de arme de distrugere în masă. După cum spunea inspectorul-şef pentru armament al ONU: ,,Saddam este
dependent de armele de distrugere în masă".[12]

George W. Bush a devenit preşedinte în ianuarie 2001, la opt ani după înfrângerea tatălui său în faţa lui Bill Clinton. Pe 11 septembrie 2001, agenţii al-Qaeda au deturnat avioane civile şi au atacat World Trade Center din New York şi Pentagonul de lângă Washington, D.C., atacul ducând la pierderea a 2 977 de vieţi. Statele Unite au răspuns cu ,,Războiul împotriva terorii", începând cu un contraatac asupra regimului taliban din Afghanistan, care adăpostise al-Qaeda. Câţiva membri din administraţia lui George W. Bush au susţinut ca pasul următor să fie îndepărtarea lui Saddam, finalizând ceea ce considerau a fi o afacere neterminată când coaliţia se oprise lângă Bagdad, în 1991. Unii au susţinut că Irakul era aliat al organizaţiei al-Qaeda, deşi acest lucru a fost puternic contestat de mulţi care au spus că existau puţine legături între partidul Ba'ath secular şi fundamentaliştii al-Qaeda. De asemenea, era clar că regimul de sancţiuni şi de îngrădire a Irakului se clătinau.

Se punea din ce în ce mai mult accentul pe armele de distrugere în masă. Se credea că Saddam punea la cale un nou program militar. Acesta fusese punctul de vedere al precedentei administraţii Clinton. Convingerea a fost susţinută de descoperirea, după războiul din 1991, faptului că în mai puţin de 18 luni Irakul ar fi fost în stare să obţină o armă nucleară. Dacă Saddam ar fi aşteptat până în 1994 sau 1995 pentru a invada Kuwaitul, ar fi fost într-o poziţie mult mai puternică pentru a descuraja sau a rezista coaliţiei care

năvălise în Irak în 1991 — cu un rezultat potenţial foarte diferit.

A existat, de asemenea, revenirea după şocul din 11 septembrie, hotărârea de a demonstra din nou puterea americană şi de a se asigura că nu va mai exista un alt atac şi mai îngrozitor. In loc de descurajare sau de izolare, administraţia Bush a adoptat politica „prevenirii". Căci, spunea Bush: ,,Dacă aşteptăm ca ameninţările să se materializeze pe deplin, vom fi aşteptat prea mult"A

Pe 20 martie 2003, Războiul din Irak a început cu un puternic baraj aerian cunoscut sub numele de „Şoc şi groază". Până la sfârşitul primei săptămâni a lui aprilie, rezistenţa irakiană se prăbuşea, iar Saddam trimitea în mod iluzoriu ordine unor unităţi care nu mai existau. Până pe 9 aprilie, „coaliţia celor dornici", condusă de Statele Unite, realizase ce nu se întâmplase cu 12 ani în urmă - capturarea Bagdadului.

Ce trebuia să fie un război scurt s-a transformat într-un conflict lung şi istovitor. în timp ce războiul fusese la înălţimea aşteptărilor în ceea ce priveşte efectul său, nu la fel a fost în cazul planificării ulterioare. Politicile puse în aplicare ulterior au fost improvizate, contradictorii şi slab adaptate la realitatea de pe teren.

Politica de „de-Ba’ath-ificare" — o frază aleasă în mod deliberat pentru a evoca denazificarea Germaniei după cel de-al Doilea Război Mondial - a fost menită să îndepărteze eşalonul superior al sistemului, dar a fost aplicată mai profund în societate, până la nivelul profesorilor. Mulţi dintre funcţionarii publici care conduceau ministerele şi economia controlată de stat au dispărut, la fel ca multi alţii care contribuiseră la mersul tării.

Ordinul de dizolvare a armatei irakiene a răsturnat ceea ce fuseseră politicile anterioare ale SUA, inclusiv promisiunile de dinainte de război făcute soldaţilor irakieni că, dacă nu luptă, vor avea grijă de ei, precum şi planurile de a folosi mulţi soldaţi pentru reconstrucţie si menţinerea ordinii. Un general american vorbea în faţa a 600 de ofiţeri irakieni superiori despre rolurile care le vor reveni în reconstrucţia armatei irakiene când a venit vestea că tocmai fuseseră toti demişi. Chiar si un plan de a le oferi ofiţerilor câte 20 de dolari pentru a cumpăra provizii de urgenţă pentru familiile lor a fost anulat. In total, peste 600 000 de soldaţi şi alţi oficiali de securitate au fost trimişi acasă fără despăgubiri şi pensii, fără perspective, doar cu armele, resentimentele şi furia lor care aveau să alimenteze rezistenta. Luni mai târziu, a fost în cele din urmă instituit un sistem de plată pentru foştii soldaţi. ,,Demobilizarea armatei irakiene în loc de depolitizarea

ei a pus cel mai capabil grup de bărbaţi din ţară pe o traiectorie opusă, împotriva noastră", scria generalul şi mai târziu secretarul american al apărării James Mattis. Acea decizie de dizolvare a armatei, spunea mai târziu un ofiţer american din Irak, a fost momentul „în care am smuls înfrângerea din ghearele victoriei şi am creat o insurgenţă'*.[14]

La nouă luni de la invazie, un soldat american a dat la o parte cu piciorul un covor într-o livadă, descoperind sub el o bucată de spumă de polistiren. Era pe punctul de a arunca o grenadă în gaură când a apărut Saddam Hussein, răvăşit, cu barba murdară şi încâlcită. Omul care intenţiona să se erijeze în personajul cel mai important din regiune, „eroul" Orientului Mijlociu şi regele petrolului, se ascundea într-o gaură ceva mai mare decât vizuina unui iepure, protejat de câteva arme şi cu o valiză cu 750 000 de dolari în bancnote de 100.[13]

Armele de distrugere în masă care constituiseră motivul războiului nu au fost niciodată găsite. S-a dovedit că Saddasm ţinuse seama într-adevăr de mesajul războiului anterior şi închisese operaţiunile de obţinere a acestora — deşi din câte se pare a păstrat opţiunea unei „reporniri rapide" dacă sancţiunile erau ridicate. Ar fi putut demonta întreaga raţiune a războiului dacă ar fi făcut cunoscut faptul că de data aceasta nu deţinea arme de distrugere în masă. Dar făcând acest lucru ar fi trimis un mesaj propriei populaţii despre slăbiciunile sale. A existat un motiv şi mai important pentru menţinerea ambiguităţii despre armele sale de distrugere în masă — descurajarea. Şi pe cine dorea să descurajeze? Saddam i-a rezumat într-un cuvânt anchetatorului său de la FBI după război — Iranul.[16]

Saddam a fost ulterior condamnat pentru crime împotriva umanităţii si executat.

1 ♦

Capitolul 29

UN RĂZBOI RECE REGIONAL

Mohammad Khatami nu trebuia să câştige. Printre clericii iranieni, era considerat un moderat şi un reformator, dar cu o bază politică redusă. Dar atât de profundă era nemulţumirea sub conducerea liderului suprem Aii Khamenei, succesorul ayatollahului Khomeini, şi atât de semnificative schimbările demografice (70% din populaţie avea sub 30 de ani), încât la alegerile prezidenţiale iraniene din 1997 Khatami a obţinut o

victorie neaşteptată asupra candidatului din partea structurilor religioase conservatoare,

Khatami a intrat în scenă cu mandatul de a liberaliza societatea, de a reveni asupra controalelor islamice stricte, de a promova statul de drept şi de a reforma economia. Şocaţi, clericii conservatori din jurul ayatollahului Khamenei şi aliaţii lor din Garda Revoluţionară şi-au propus repede să submineze programul de reformă internă al lui Khatami şi pe Khatami însuşi.

Khatami a avut mai mult succes în afacerile externe. A propus un ,,dialog al civilizaţiilor" ca o cale de a scoate Iranul din izolare. A existat chiar o informare către Statele Unite în acest sens, dar Teheranul şi Washingtonul nu au fost niciodată pe aceeaşi scenă în privinţa politicii şi nu au găsit niciodată un punct de întâlnire. Din perspectiva Washingtonului, orice înţelegere trebuia să se ocupe de atacul cu camionul plin cu explozibil din 1996 asupra turnurilor Khobar din estul Arabiei Saudite, care ucisese 19 soldaţi ai SUA si rănise alţi 372 şi care fusese gândit de Garda Revoluţionară a Iranului.[1]

Mai mult, în încercarea de a se apropia de detensionarea relaţiilor cu Washingtonul, Khatami intra în ceea ce pentru extremiştii islamişti era o zonă ,,cu acces interzis". Liderul suprem al Iranului, ayatollahul Aii Khamenei, fusese unul dintre locotenenţii-şefi ai lui Khomeini în timpul Revoluţiei iraniene si şeful Gărzii Revoluţionare la începutul războiului dintre Iran şi Irak, înainte de a deveni preşedintele Iranului. Pentru el, antiamericanismul este o necesitate absolută pentru supravieţuirea regimului, un fundament atât pentru ideologia, cât şi pentru legitimitatea republicii islamice.[2]

In ciuda opoziţiei interne, Khatami s-a decis să îmbunătăţească relaţiile cu Arabia Saudită, lucru facilitat de faptul că Saddam era încă la putere, iar Iranul şi Arabia Saudită îl considerau duşmanul lor comun. Au semnat un amplu acord de cooperare. In 1999,
Khatami însuşi a vizitat Riadul; apoi, în 2001, cele două ţări au adoptat un acord de securitate limitat, dar minuţios negociat, care solicita neamestecul de ambele părţi în treburile interne.

Această apropiere, din 1998 până în 2001, a dat naştere unor declaraţii despre colaborare uimitoare în lumina antagonismului de astăzi. Prinţul Naycf al Saud, ministrul de interne saudit, declara că semnarea acordului a marcat „un mare pas către securitatea dintre cele două ţări. Considerăm securitatea Arabiei Saudite securitatea Iranului si securitatea Iranului securitatea noastră/[4] Ambasadorul Iranului în Arabia Saudită a mers şi mai departe. ,,Capacitatea Iranului de lansare a rachetelor este la dispoziţia regatului Arabiei

Saudite", spunea el. ,,Relaţiile noastre cu Arabia Saudită au atins un nivel istoric, în care ne completăm reciproc."[3]

Totuşi ce a rămas imuabil a fost suspiciunea reciprocă bazată pe incompatibilitatea fundamentală a celor două guverne şi a celor două sisteme — unul alimentat cu zel revoluţionar si celălalt de statu-quo — unul şiit$_{r}$ celălalt sunnît. Apropierea a eşuat din cauza intervenţiei iraniene în Liban. Odată cu căderea lui Saddam, în 2003, cele două ţări nu s-au mai confruntat cu ameninţarea unui inamic comun. Ulterior, declanşarea unui război civil sunnit-siit în Irak a pus Iranul şi Arabia Saudită pe o traiectorie de coliziune, cu atât mai mult având în vedere hotărârea Iranului de a-si afirma hegemonia asupra Irakului. Regele saudit Abdullah spunea că Iranul nu este „un vecin pe care ai vrea să-l vezi[44], ci „un vecin pe care vrei să-l eviţi[44]. Căci, adăuga el: ,,Obiectivul Iranului este de a provoca probleme".[4]

In 2002, Statele Unite şi alte guverne au fost şocate la aflarea veştii că Iranul desfăşură în secret programe de dezvoltare a armelor nucleare. Khatami a suspendat aceste programe, recunoscând că urmărirea ,,dialogurilor" şi normalizarea erau acum puse în pericol,

Mişcarea sa a dezlănţuit un torent de denunţuri din partea extremiştilor. ,,Cei care se ocupă de discuţii sunt îngroziţi şi înainte de a se aşeza să vorbească se retrag 500 de kilometri", declara unul dintre ei, Mahmoud Ahmadinejad, care candida pentru funcţia de preşedinte după Khatami.

Evenimentul care marchează sfârşitul perioadei de detensionare dintre sauditi si iranieni si începutul unei rivalităţi reînnoite este victoria lui Ahmadinejad la alegerile prezidenţiale din 2005. Doctor în managementul traficului, Ahmadinejad fusese primar al Teheranului. Era, de asemenea, veteran al Gărzii Revoluţionare si se angajase să readucă Iranul pe traiectoria sa revoluţionară şi să se afirme ca ,,puterea preeminentă a regiunii[44]. Nu trebuia să existe nici un ,,dialog al civilizaţiilor[44], nici un compromis cu Statele Unite. In ceea ce priveşte atacul de pe 11 septembrie, acesta fusese un complot sionist. Holocaustul nu avusese loc niciodată, Israelul urma să fie „şters din paginile istoriei", iar o ultimă apocalipsă trebuia salutată, pentru că avea să-l readucă pe Mahdi, Imamul Ascuns.[3]

Odată ajuns la putere, Ahmadinejad nu numai că a reluat, dar şi-a intensificat programul de rachete nucleare şi balistice, folosind multe subterfugii pentru a se sustrage sancţiunilor

ONU. Centrifugele produceau cantităţi tot mai mari de combustibil pe bază de uraniu — posibil pentru arme nucleare. Saudiţii, împreună cu alţi vecini arabi si cu israelienii, nu aveau nici o îndoială că Iranul intenţionează să dezvolte arme nucleare si să încerce să
> »
domine regiunea. Regele Abdullah a îndemnat Statele Unite să acţioneze împotriva Iranului şi „să taie capul şarpelui".[6]

In anii 2011—2012, două „seturi de sancţiuni si restricţii" au fost stabilite de „P5 + 1" — membrii permanenţi ai Consiliului de Securitate al ONU, plus Germania. împreună, aceste sancţiuni urmau să acţioneze precum o menghină puternică, presând economia iraniană cum nu se mai întâmplase niciodată.

Un set de sancţiuni a avut ca scop blocarea Iranului în afara sistemului financiar global. Statele Unite aveau să pedepsească orice bancă care făcea afaceri cu cele iraniene, impunând amenzi uriaşe şi alte penalităţi, inclusiv excluderea acestora din sistemul financiar global bazat pe dolari. Sancţiunile financiare urmau să aibă un impact mult mai mare decât se aşteptau iniţial.

Celălalt set consta în sancţiunile asupra petrolului iranian. Acest lucru afecta centrul economiei iraniene. Iranul producea aproximativ patru milioane de barili pe zi şi exporta 2,5 milioane. Economia Iranului era mai diversificată decât cea a producătorilor arabi de petrol din cealaltă parte a Golfului, dar petrolul era în continuare principalul motor al economiei sale şi responsabil pentru 65% din bugetul guvernului anterior. Sancţiunile occidentale interziceau importurile de petrol iranian în Europa, asigurările pentru petrolierele iraniene şi investiţiile companiilor internaţionale în sectorul petrolier iranian.

Dar apoi a venit munca grea de convingere a marilor importatori asiatici — China şi India — să-şi reducă importurile din Iran. Mesajul pentru aceştia a fost că reducerea achiziţiei de petrol iranian era mult mai puţin disruptivă decât un război care ar fi izbucnit în Orientul Mijlociu din cauza programului nuclear al Iranului. In plus, riscau sancţiuni financiare. Trimisul Departamentului de Stat al SUA pe probleme de energie, Carlos Pascual, s-a străduit să le demonstreze principalelor rafinării de petrol din India cum ar putea să-şi diversifice sursele de aprovizionare, să-şi reducă substanţial importurile din Iran şi, astfel, să evite o bilă neagră din partea sistemului financiar internaţional. La rândul său, China a decis, din motive de „securitate naţională", să-şi reducă importurile din Iran şi să

concentreze ce a rămas intr-un singur cumpărător care nu era conectat la sistemul financiar internaţional şi, astfel, să fie protejată
de sancţiunile SUA/
)
In total, exporturile iraniene au scăzut de ia 2,5 milioane de barili pe zi până la 1,1 milioane, cea mai redusă valoare. Presiunea nu s-a terminat acolo. Nici pentru acele 1,1 milioane plăţile nu s-au îndreptat către Iran; au intrat în conturi bancare escrow- — în cele din urmă totalizând peste 100 de miliarde de dolari. împreună, pierderea câştigurilor combinată cu o activitate economică redusă au lovit puternic întreaga economie a Iranului.

Mulţi, inclusiv iranienii, au presupus că sancţiunile petroliere vor da greş, deoarece ţările consumatoare vor avea nevoie de petrol iranian pentru a evita un deficit şi o creştere a preţurilor. Dar nu au văzut ce urma să vină — creşterea rapidă a producţiei de petrol de şist din SUA. In acelaşi timp, Arabia Saudită şi ceilalţi producători din Golf şi-au sporit exporturile. Piaţa globală se îndrepta spre surplus.

In vara lui 2012, diplomaţii americani s-au strecurat în Oman, în vârful Peninsulei Arabice. Oman a fost singura ţară arabă care a păstrat un dialog cu Iranul. In capitala Muscat s-au întâlnit cu oficiali de nivel mediu din Teheran. Discuţiile s-au oprit într-un ,,zid de cărămidă", după cum s-a exprimat unul dintre americani. Cu toate acestea, a contat foarte mult că o astfel de întâlnire secretă a avut loc.[8]

Anul următor, în iunie 2013, a început o nouă fază, ca urmare a unei schimbări de guvern la Teheran. încă o dată, la fel ca în 1997, un candidat reformist sau cel puţin pragmatic a învins candidatul instituţiei conservatoare la alegerile prezidenţiale iraniene. încă o dată, candidatul — în acest caz, Hassan Rouhani — se îndreptase spre victorie pe un val de nemulţumire omniprezentă, provocat de recesiunea profundă în care sancţiunile şi izolarea aruncaseră ţara.

Rouhani însuşi nu era străin de putere. Studiase în străinătate, în Scoţia, la Glasgow Caledonian University, unde îşi susţinuse doctoratul cu tema ,,Flexibilitatea legii Şaria". Timp de 16 ani,
condusese Consiliul National de Securitate al Iranului. Dar îsi
* >
precizase clar poziţia în timpul campaniei din 2013: ,,Este bine ca centrifugele să funcţioneze", spusese el, ,,dar este, de asemenea, important ca economia să funcţioneze şi ca roţile industriei să se învârtă." Acum, în calitate de preşedinte, a recunoscut că noua sa administraţie moştenea o economie „în

cele mai nefavorabile condiţii" şi că guvernul era pe cale să rămână fără bani. Ca Iranul să iasă din menghina sancţiunilor, trebuia să facă cevaf[1]

Ce a urmat acum au fost negocierile secrete, într-o îndepărtată vilă pe malul mării în Oman, conduse din partea americană de secretarul de stat adjunct, William Burns. Remarcabil la aceste negocieri — şi la cele ulterioare — a fost faptul că mulţi dintre iranienii de nivel înalt îşi făcuseră studiile universitare fie în Statele Unite, fie în Marea Britanie, ca beneficiari ai şanselor educaţionale create de şahul pe care îl dispreţuiau. Când negocierile secrete au devenit cunoscute, Arabia Saudită, împreună cu Emiratele Arabe Unite şi Israel au fost îngrozite să constate că aliatul lor apropiat american se întâlnise în secret cu duşmanul lor cel mai mare, fără nici un semnal sau măcar indiciu pentru ei. A fost nevoie de o altă serie de negocieri pentru a include toţi membrii P5 + 1 la un loc.[10]

In ianuarie 2014 a fost anunţat un acord nuclear provizoriu - „Planul comun de acţiune". Având în vedere complexitatea negocierilor politice şi a detaliilor tehnice, acestea au fost urmate de încă un an şi jumătate de negocieri obositoare, frustrante. Secretarul de stat John Kerry a condus partea americană. Secretarul pentru energie, Ernest Moniz, fizician de la MIT, a fost recrutat cu o notificare de câteva zile pentru a oferi expertiza nucleară care se va dovedi crucială în negocierile prelungite. La un moment dat, Obama a avut o conversaţie telefonică neaşteptată de 15 minute cu Rouhani, în timp ce acesta din urmă se deplasa de la Adunarea Generală a ONU la aeroport. Apelul s-a încheiat cu Rouhani urându-i lui Obama în engleză: „O zi bună".

In cele din urmă, în august 2015 s-a încheiat acordul final. In esenţă, butonul nuclear a fost pus pe pauză. Timp de zece ani a restricţionat capacitatea Iranului de a obţine combustibil nuclear şi de a dezvolta capacităţi nucleare. Acesta prevedea „inspecţii intruzive" menite să asigure un avertisment de un an dacă Iranul încerca să „scape" şi să-şi reia programul de înarmare. Miezul reactorului nuclear Arak trebuia umplut cu beton pentru a garanta că nu putea fi repornit. La rândul lor, sancţiunile financiare şi petroliere urmau să fie ridicate. Teheranul urma să câştige controlul asupra sumelor de 100 de miliarde de dolari deţinute în contul escrow al exportului de petrol. De asemenea, avea să primească 50 de miliarde de dolari din active care fuseseră îngheţate în Occident, datând de pe vremea luării de ostatici, în 1979. Aceştia erau bani de care Iranul avea neapărată nevoie.[11]

In ciuda opoziţiei puternice atât la Washington, cât şi la

Teheran, acordul a intrat în vigoare în ianuarie 2016. Iranul a început să crească exporturile de petrol şi, în acelaşi timp, să revendice miliardele de dolari tinute în afara tării.[12]

Ce avea să se întâmple după zece ani? Occidentul a sperat că trecerea timpului şi schimbarea generaţională vor face guvernul să treacă de la zelul revoluţionar şi ambiţiile hegemonice la integrarea cu comunitatea globală. Susţinătorii s-au bazat, de asemenea, pe clauza conform căreia, dacă Iranul ar fi fost să încalce condiţiile acordului, sancţiunile „ar fi reinstituite pe loc". Cu toate acestea, pentru critici, zece ani au fost o perioadă scurtă, iar Iranul nu era de încredere: continua să dezvolte rachete balistice şi proiectele sale agresive în regiune şi, la momentul potrivit, avea să încalce inevitabil acordul. Până atunci, acordul internaţional privind controlul asupra programului Iranului se va fi evaporat. Sancţiunile „reinstituite pe loc" îşi vor fi pierdut importanţa.

Donald Trump, atât în calitate de candidat, cât şi ca preşedinte, a denunţat în repetate rânduri acordul nuclear drept ,,cca mai proastă înţelegere făcută vreodată[4]'. In mai 2018, respingând apelurile cancelarului german Angela Merkel şi ale preşedintelui francez Emmanuel Macron, care veniseră amândoi la Washington pentru a-1 convinge, Trump a anunţat că Statele Unite se retrag din acord. Aceasta însemna că Statele Unite urmau să reimpună **sancţiunile**.[13]

Dacă aşteptările administraţiei Obama privind negocierea acordului nuclear fuseseră ceea ce s-ar putea numi **„maturizarea** regimului“, intr-un fel sau altul, administraţia Trump căuta schimbarea regimului de la Teheran... schimbare fie în modul în care funcţiona, fie privind persoanele care ocupau scaunele puterii. Până în noiembrie 2018 au fost instituite sancţiuni unilaterale ale SUA asupra Iranului, inclusiv noi restricţii la achiziţionarea de petrol iranian. „Petrolul se află în prima linie a confruntării şi a rezistenţei", a spus Rouhani. Ceilalţi semnatari ai P5 au argumentat cu tărie împotriva retragerii SUA, dar companiile şi băncile lor nu au avut de ales decât să fie de acord cu sancţiunile. In caz contrar, ar fi fost excluse din sistemul financiar al SUA si

supuse unor penalităţi din partea acestora.[14]

Unul din principalele argumente ale celor care criticau acordul era că nu abordase intervenţia Iranului în regiune. In mijlocul tuturor luptelor locale şi naţionale, multe dintre conflictele din Orientul Mijlociu se încadrează acum în ceea ce a fost numit noul „război rece" regional, lupta mai amplă dintre Iran şi

Arabia Saudită din Orientul Mijlociu. Iranul declară că îşi exportă revoluţia şi sprijină „partidul de rezistenţă" împotriva Statelor Unite, Israelului şi monarhiilor arabe, protejând astfel revoluţia islamică de acasă. Motorul său este Forţa Quds (care înseamnă „Ierusalim"), braţul străin al Corpului Gărzii Revoluţionare Islamice, CGRI. In ceea ce îi priveşte pe saudiţi şi pe ceilalţi arabi din Golf, Iranul se străduieşte să obţină hegemonie asupra regiunii şi să întemeieze un „nou imperiu persan". Uitaţi-vă la hartă, spun ei. Raza de acţiune a Forţei Quds în fiecare ţară, rând pe rând, face parte dintr-o strategie de încercuire a Arabici Saudite şi a Emiratelor Arabe Unite si, în cele din urmă, de doborâre a acestora.

Libanul, pe malul Mării Mediterane, la marginea de vest a Orientului Mijlociu, a devenit primul câmp de lupta pentru exportul revoluţiei Iranului, în acest caz cu mult înainte de invazia Irakului. Tara a fost creată prin desenarea hărţii după Primul Război Mondial, cu o mică majoritate de creştini maroniţi şi o ordine politică bazată pe împărţirea puterii între creştini şi musulmani. Politica sa încă de la independenţă a fost turbulentă, cu un model cronic de asasinate ale prim-miniştrilor şi preşedinţilor. A fost, de asemenea, un teren de testare pentru sinucigaşii cu bombă moderni, inclusiv într-un atac care a ucis 241 de militari americani si într-un altul care a distrus ambasada SUA

*

la Beirut. Organizaţia teroristă politico-militară Hezbollah („Partidul lui Dumnezeu[44]) a fost creată de Iran din comunităţile şiite din Liban. Luptătorii săi de miliţie au fost instruiţi de CGRI; dezvoltarea sa a fost supravegheată de clerici şi de soldaţi din Iran; o mare parte din bani şi din armament, inclusiv rachete şi proiectile, provin din Iran. A devenit forţa dominantă în politica libaneză, menţine reţele în Africa si America de Sud si desfăşoară o forţă de luptă formidabilă, atât în Liban, cât şi în alte părţi din Orientul Mijlociu, în sprijinul obiectivelor iraniene. In 2018 a devenit cel mai mare partid din parlamentul libanez. In 2020, o coaliţie dominată de Hezbollah a preluat guvernul. Libanul a fost primul mare succes regional al Iranului.[11]

- Depozit bancar prin care deponentul pune la dispoziţia unui beneficiar o sumă de bani pe care acesta o va primi la îndeplinirea unor condiţii stabilite şi prezentate în contractul încheiat între ambele părţi, (n.red.)

Capitolul 30

LUPTA PENTRU IRAK

Irakul fusese în vizorul Teheranului de la începutul Revoluţiei iraniene. Populaţia majoritar şiită şi legătura religioasă dintre cele două ţări au făcut din Irak ţinta clară pentru a exporta revoluţia. Dar, atât timp cât Saddam era acolo, acel drum era blocat.

Ce a urmat după războiul din 2003 şi căderea regimului lui Saddam a fost o luptă pentru autoritate şi resurse şi un carusel al răzbunărilor, în care politicienii si miliţiile sunnite şi şiite au dus o luptă pe viaţă şi pe moarte pentru putere şi prada de război. De asemenea, i-a oferit Iranului ocazia pe care şi-o dorea în Irak, împreună cu politicienii si miliţiile şiite. Iranul urmărea să menţină Irakul fragmentat si sub controlul său si să asigure dominaţia siită. Şi, în mod decisiv, Irakul putea fi platforma din lumea arabă de unde să-si exporte revoluţia si să înfrunte Arabia Saudită sunnită si celelalte ţări arabe din Golf.

Avea multe instrumente cu ajutorul cărora să-şi urmărească obiectivele în Irak — religie şi comerţ, mită şi subvenţii pentru liderii politici şi tribali, intimidare şi ameninţări, violenţă şi asasinate. Dar cel mai important instrument a fost Forţa Quds a Corpului Gărzii Revoluţionare Islamice, care dispunea de propriii soldaţi si care a creat si a dirijat miliţii şiite irakiene. Dar campania iraniană era contrabalansată de puterea americană — care era întărită în faţa insurgenţei sunnite de ,,creşterea bruscă" a forţelor militare americane în 2007—2008. Dar, în 2011, declinul violentei si incapacitatea de a negocia un nou acord privind statutul forţelor militare cu guvernul irakian au dus la retragerea aproape în totalitate a forţelor americane.

După retragere, prim-ministrul Nouri al-Maliki, membru al partidului şiit Dawa, s-a schimbat şi a devenit tot mai despotic. A centralizat puterea, a alimentat tensiunile sectare, s-a aliat cu miliţiile pro-iraniene şi a ajuns să fie văzut drept „omul de referinţă al Iranului" în Irak. Regele saudit Abdullah a refuzat să-l întâlnească. „Este un agent iranian", a spus regele.[1]

Maliki a anulat colaborarea șiită-sunnită. Oficialii sunniți și ofiţerii au fost concediaţi brusc, fără salariu sau pensie, ori închişi. Militarii americani colaboraseră cu Deşteptarea sunnită şi acum ar fi putut să-i protejeze pe membri, dar americanii plecau. „A fost datoria mea si o onoare să colaborez cu americanii ca lider tribal care luptă împotriva terorismului", spunea un seic sunnit. „Dar acum pare că am fost abandonaţi. Am fost părăsiţi în mijlocul drumului/'[2]

Pentru Teheran, Irakul era elementul esenţial în ceea ce s-ar numi ,,axa rezistenţei". In centrul axei se afla Qassem Soleimani, care timp de două decenii fusese comandantul Forţei Quds. El a fost atât creatorul, cât şi cel care a implementat axa de rezistenţă.

Soleimani avea doar vreo 20 de ani în 1980 si lucra la serviciul

municipal de apă când Saddam Hussein a invadat Iranul, Detaşat în ceea ce urma să fie o scurtă misiune de a duce apă trupelor de pe front, nu a mai plecat niciodată. Războiul a devenit vocaţia sa; el va descrie câmpul de luptă ,,ca un alt fel de paradis".[3]

Sub comanda sa, Forţa Quds a devenit o maşinărie foarte organizată şi foarte eficientă, atât pentru lupta convenţională, cât şi pentru războiul asimetric împotriva puterilor mai mari. Soleimani era condus de devotamentul său faţă de Republica Islamică şi Revoluţia iraniană.

După invadarea Irakului de către SUA, în 2003, Soleimani a coordonat războiul împotriva forţelor coaliţiei. Gel mai important instrument al său au fost miliţiile şiite, sponsorizate şi controlate de Iran - şi îndeosebi de el. Iranul a recrutat luptători, i-a instruit în tabere secrete din Iran şi Liban şi i-a îndoctrinat cu ideologia proprie şi cu gloria martiriului. A finanţat miliţiile şi le-a furnizat informaţii şi arme letale, inclusiv armament greu, dispozitive explozive improvizate şi ,,penetrator exploziv" care poate străpunge armura metalică a tancurilor şi a vehiculelor militare. Aceste arme vor fi responsabile pentru moartea multor americani şi a altor forte ale coaliţiei.[4]

Petrolul avea să joace un rol esenţial pentru viitorul Irakului, aşa cum o făcuse şi în trecut; dar producţia s-a prăbuşit — rezultat al ii? sei de investiţii, al managementului defectuos şi al sancţiunilor dinainte de război, iar apoi s-au agravat mult jafurile postbelice şi iip sa de securitate a adus cu ea atacurile insurgenţilor. Abia în 2009 Irakul a ajuns din nou la nivelurile de producţie din 2001.

2009 a fost, de asemenea, anul în care, la şase ani de la invazie, Irakul a fost în cele din urmă organizat suficient pentru a ţine o rundă competitivă de licitaţii pentru a aduce companii străine cu capitalul şi tehnologia de care avea neapărată nevoie pentru a-şi revitaliza câmpurile petrolifere imense care erau subdezvoltate şi subfinanţate. Aproximativ 15 companii au ajuns în consorţii organizate în zece câmpuri existente.

Un editorial *New York Times* a prezentat,,suspiciunile normale" legate de faptul că preluarea controlului asupra petrolului irakian ar fi fost adevăratul motiv pentru care Statele Finite invadaseră Irakul. Dar acele ,,suspiciuni" au fost contrazise de ceea ce s-a întâmplat de fapt. După cum s-a dovedit, din cele lb companii, doar doua erau americane. Celelalte erau de naţionalităţi diferite:

malaysiană, chineză, coreeană, rusă, norvegiană, turcă, franceză, britanică şi neerlandeză. Irakul avea nevoie de aceste companii. Petrolul nu este doar inima economiei irakiene. In termeni economici, Irakul *este* petrol, care reprezintă peste 90% din veniturile guvernamentale, peste 99% din exporturi şi aproape 60% din PIB. Banca Mondială descrie Irakul drept „liderul mondial în ceea ce priveşte dependenţa de petrol".[5]

Saddam blocase dezvoltarea industriei petroliere în regiunea kurdă. După răsturnarea sa, regiunea semiautonomă îşi câştigase dreptul de a-şi dezvolta resursele petroliere. Dar erau resurse acolo?

Kurzii au recunoscut că trebuie să fie foarte competitivi, din cauza lipsei de dezvoltare şi a cunoştinţelor de geologie, pentru a atrage investiţii străine. Până în 2016, aproximativ 27 de companii erau active în Kurdistan, majoritatea independente. In timp ce forau în munţi, au descoperit că geologia este o provocare. Totuşi, între 2008 şi 2016, producţia kurdă a crescut la peste 300 000 de barili pe zi, substanţial pentru o regiune care nu produsese aproape deloc petrol înainte de 2003.

Conflictele erau constante între Bagdad şi Erbil, capitala Kurdistanului, pentru controlul petrolului şi al veniturilor, rezultate parţial din ambiguitatea constituţiei adoptate în 2005. Acest lucru a creat probleme în ceea ce priveşte conectarea la conducta existentă din nord controlată de Bagdad. Până în 2013 a fost finalizată o nouă conductă kurdă către graniţa cu Turcia, care a oferit Kurdistanului propria rută directă către Turcia şi piaţa mondială. Aceasta însemna o rută care nu era supusă controlului Bagdadului. Dar supusă

bunăvoinţei Turciei.

Producţia totală a Irakului, inclusiv în Kurdistan, a continuat să-şi revină. Această creştere într-o perioadă de majorare a preţurilor a furnizat fondurile atât de necesare. Veniturile petroliere ale Irakului au crescut de la aproape 18 miliarde de dolari în 2004 la peste 89 de miliarde de dolari până la începutul lui 2014.°

In vara lui 2014, Maliki cel avid de putere a fost demis din funcţia de prim-ministru. înlocuitorul său a fost Haider al-Abadi, care se alăturase partidului Dawa la vârsta de 15 ani. Doi dintre fraţii săi fuseseră executaţi de regimul lui Saddam. îşi petrecuse anii de exil în Anglia, unde obţinuse un doctorat în inginerie electrică şi condusese o companie de inginerie care, printre altele, gestiona lifturile din clădirea care găzduia BBC World Service. Odată ajuns la putere, a schimbat durele politici antisunnite ale lui Maliki, a adus sunniţii în guvern, a încercat să impună un control de stat asupra miliţiilor şi a început să elaboreze politici pentru revigorarea economiei irakiene şi combaterea corupţiei. Nu exista nici o îndoială că Iranul dorea să-si exercite dominaţia. Totuşi relaţiile cu

Statele Unite s-au îmbunătăţit, iar Abadi i-a contactat pe vecinii săi sunniţi arabi. Pentru că ei puteau face ceva ce Iranul nu putea — să ofere ajutor în relansarea economiei irakiene.

Oricare ar fi fost speranţele pentru stabilizarea Irakului, acestea au fost în curând înăbuşite de o altă criză, de data aceasta pe piaţa petrolului. Prăbuşirea preţului petrolului care a început în noiembrie 2014 a costat scump Irakul. Veniturile anuale ale Bagdadului au scăzut cu 50% între 2013 şi 2016.

Abadi voia armata americană înapoi în ţară în coaliţie cu alte state, atât cu puterea aeriană, cât şi cu unele trupe la sol. In primul rând, pentru a ajuta la înfrângerea ISIS şi la recâştigarea ţării. Dar era vorba şi de un alt beneficiu — pentru a ajuta la contrabalansarea ,,insuportabilei presiuni iraniene asupra guvernului său”/

Per ansamblu, Iranul pătrunsese în profunzime în structurile politice şi de securitate irakiene, Soleimani fiind orchestratorul. In 2019, mai multe scurgeri de informaţii iraniene au furnizat dovezi detaliate ale reţelei dense de agenţi şi de spioni, facilitată de mită şi de intimidare. După cum spunea un iranian: ,,Avem un număr mare de aliaţi printre liderii irakieni în care putem avea încredere cu ochii închişi". Diferitele miliţii siite, numite acum ca FMP — Forţele de Mobilizare Populară — erau integrate în aparatul de

securitate irakian. Aproximativ jumătate dintre miliţii se aflau sub controlul Forţei Quds. Pentru a-şi consolida şi mai mult poziţia în viitor, Iranul urmărea să contribuie la transformarea miliţiilor în organizaţii politice şi sociale după modelul Hezbollah. Iranul şi-a asigurat, de asemenea, beneficii financiare din rolul său în Irak, inclusiv contracte petroliere.[8]

In ciuda succeselor lui Abadi, inclusiv în lupta împotriva ISIS, poziţia sa a fost subminată de corupţia omniprezentă şi de prăbuşirea serviciilor sociale. La Basra, centrul pentru 80% din producţia irakiană şi capitala economică a ţării, au izbucnit proteste în 2018 din cauza lipsei de investiţii, de locuri de muncă, a penuriei de apă şi de electricitate, ceea ce facea viaţa insuportabilă în căldura toridă de 46 °C din zilele de vară — situaţie înrăutăţită când Iranul a întrerupt livrările de energie electrică în sudul Irakului. Protestele, răspândite şi în alte oraşe din sud, au devenit violente. S-a întâmplat ceva fără precedent — au fost incendiate birourile şi sediile oficiale ale partidelor siite şi s-a scandat: ,,Distrugeţi partidele iraniene!"[0]

Marele ayatollah Aii al-Sistani, către care îşi îndreptau privirea milioane de irakieni a deplâns condiţiile ,,mizerabile" din Basra şi a cerut o nouă conducere. Abadi a fost fortat să-si dea demisia din funcţia de prim-ministru. A durat aproape o jumătate de an înainte să se poată forma un nou guvern. Deşi bătălia pentru noul guvern a fost dificilă, a fost a patra tranziţie a puterii în Irak de la sfârşitul domniei lui Sadam. Nici guvernul respectiv nu a rezistat. In 2019 au izbucnit din nou proteste din cauza şomajului, a corupţiei şi a managementului defectuos al serviciilor sociale. Rolul dominant al Iranului a devenit o ţintă majoră a protestatarilor şiiţi irakieni. Consulatul iranian din oraşul sfânt şiit Najaf a fost incendiat. Multe zeci sau chiar sute de protestatari au fost împuşcaţi. Guvernul a căzut. Abia după jumătate de an s-a putut forma unul nou. Până în primăvara lui 2020, Irakul părea în pragul colapsului. In cele din urmă, în mai 2020 a fost validat un nou prim-ministru, Mustafa al Kadhimi, fost sef al serviciilor de informaţii si anterior jurnalist si şeful unei fundaţii dedicate semnalării crimelor regimului lui Saddam. ,,Securitatea, stabilitatea şi înflorirea Irakului reprezintă calea noastră", a spus el. Părea a fi o cale foarte dificilă. Pe lângă confruntarea dintre Statele Unite şi Iran, noul guvern trebuia să facă faţă unei crize violente din cauza coronavirusului, reapariţiei atacurilor militanţilor ISIS şi evaporării multor venituri din petrol de care depindea bugetul său.

Totuşi, într-o mare măsură, Iranul si-a atins obiectivele. Irakul este atât un stat slab, cât si un element central în axa rezistentei.

" » ʸ

Capitolul 31

SCENA CONFRUNTĂRILOR

Revolta împotriva eşecurilor sistematice ale regimurilor arabe a început în Tunisia după ce un tânăr vânzător de fructe ajuns la capătul disperării şi-a dat foc. Demonstraţiile tot mai numeroase, alimentate de reţelele sociale, l-au forţat pe dictatorul autoritar şi corupt Zine el Abidine Ben Aii să fuga din ţară în ianuarie 2011, după o guvernare de 23 de ani.

In lunile următoare, în Africa de Nord şi în Orientul Mijlociu, manifestanţii în număr mare, întărâtaţi de reţelele sociale si de televiziunea prin satelit, au ieşit în stradă şi au ocupat pieţele. Aceste mişcări şi schimbarea guvernelor care a rezultat au devenit cunoscute sub numele de Primăvara Arabă, un moment de optimism şi de aşteptări pentru zorii unei noi ere, evocând cuvintele lui William Wordsworth la începutul Revoluţiei franceze: ,,Era o binecuvântare să trăieşti să vezi acei zori". Dar nu a trecut prea mult înainte ca extazul să devină pesimism sumbru, iar Primăvara Arabă să se transforme, în schimb, în ceva pe care unii ar descrie-o mai degrabă o iarnă arabă.

In Egipt, la sfârşitul lui ianuarie 2011, manifestanţii au năvălit în Piaţa Tahrir din Cairo — până la un milion de oameni. Oricât de eterogene ar fi fost ideile lor, obiectivul comun era de a-1 forţa pe Hosni Mubarak, preşedintele Egiptului timp de trei decenii, acum în vârstă de 82 de ani, să plece. Conectaţi prin Facebook şi Twitter, surprinşi de televiziunile din întreaga lume, au ajuns rapid să fie văzuţi ca avangarda unei noi generaţii. Poliţia i-a împrăştiat. Bătăuşii, atacându-i de pe cămile şi de pe cai, nu au reuşit să-i alunge.

Mubarak fusese un aliat ferm, esenţial pentru pacea cu Israelul şi pentru coaliţia Războiului din Golf din 1991 (lăudat de George H.W. Bush drept ,,prietenul meu înţelept") şi apoi în campania împotriva al-Qaeda. Principalii consilieri ai lui Barack Obama — secretarul de stat Hillary Clinton, secretarul apărării Robert Gates şi vicepreşedintele Joe Biden — au îndemnat la prudenţă înainte de a se grăbi să-l lase din braţe pe Mubarak. Gates era în Consiliul Naţional de Securitate în 1979, când, în opinia sa, Statele Unite au tăiat craca de sub picioarele şahului, cu speranţa că va urma o revoluţie democratică. Rezultatul fusese în schimb reprezentat de ascensiunea ayatollahului Khomeini, de diplomaţi americani ţinuţi ostatici

444 de zile şi de Republica Islamică implacabil ostilă.

Consilierii mai tineri din jurul preşedintelui au dezaprobat cu fermitate. Au fost captivaţi de entuziasmul Primăverii Arabe şi simţeau o afinitate pentru generaţia Facebook şi Twitter. Siguri de puterea şi de farmecul oratoric al preşedintelui Obama, l-au îndemnat pe acesta să nu ezite să-l înlăture pe Mubarak. I-au spus preşedintelui că ar trebui să fie ,,de partea corectă a istoriei*'.

„Dar cum poate cineva să ştie care este partea «corectă» sau «greşită» a istoriei", scria mai târziu Gates, „când aproape toate revoluţiile începute cu speranţă şi idealism culminează în represiune şi vărsare de sânge? După Mubarak ce va urma?"[1]

Secretarul de stat Hillary Clinton l-a trimis pe Frank Wisner, un diplomat pensionat experimentat şi fost ambasador în Egipt, pentru a se întâlni cu Mubarak la Cairo. Mesajul pe care l-a transmis Wisner de la Washington era clar - ar trebui să înceapă o tranziţie ordonată. La scurt timp după aceea, Mubarak a apărut la televizor, promiţând ,,o tranziţie paşnică a puterii". El spusese, în cuvintele lui Gates, „exact ce îi ceruse administraţia sa facă".

Dar asta nu mai era suficient. Obama l-a sunat pe Mubarak şi ia spus că schimbarea trebuie să înceapă „acum". Şi ce însemna „acum"? A doua zi dimineaţă, 2 februarie, secretarul de presă al lui Obama a dat răspunsul. „«Acum» a început ieri."[2]

Nouă zile mai târziu, Mubarak si-a dat demisia. Trimis în Egipt, secretarul de stat adjunct William Burns a raportat: „Vestea nu prea bună este că aşteptările sunt nerealist de mari". La alegerile organizate în pripă mai târziu în acel an, Frăţia Musulmană a fost singurul partid care a fost efectiv organizat, iar candidatul său, Mohamed Morsi, a ieşit victorios la limită. Acesta s-a mişcat repede pentru a încerca să consolideze Frăţia Musulmană definitiv la putere. Prea repede, după cum s-a dovedit. In 2013, la cea de-a doua aniversare a căderii lui Mubarak, s-au intensificat si mai mult demonstraţiile în Piaţa Tahrir pentru a protesta împotriva preluării puterii de către Morsi. Au reuşit să-l dea jos. Succesorul său a fost Abdel Fattah el-Sisi, fost şef de stat-major al armatei. „Partea corectă a istoriei" se dovedise neclară.

Căderea lui Hosni Mubarak a avut un impact dramatic asupra echilibrului de putere din regiune. „Aliaţii noştri din Orientul Mijlociu", spunea mai târziu Robert Gates, „se întrebau dacă demonstraţiile sau tulburările din capitalele lor ar determina Statele Unite să-i sacrifice şi pe ei." Ceea ce arabii din Golf au văzut ca lipsa de încredere a Statelor Unite

într-o criză le-a sporit sentimentul de vulnerabilitate în fata desfăşurării Iranului în regiune.[3]

Libia este un important exportator de petrol, dar de ordin secund. După evenimentele din Piaţa Tahrir din Cairo, au izbucnit proteste în Libia împotriva guvernului condus de temperamentalul dictator Muammar Gaddafi, care era la putere de 42 de ani. Acestea s-au transformat în scurt timp intr-un război civil. In 2003, Gaddafi iesise din izolarea internaţională, renunţând la armele sale de distrugere în masă. Dar acum, în 2011, când Gaddafi se pregătea să lanseze ceea ce se aştepta să fie un atac sângeros împotriva opoziţiei din oraşul Benghazi, Liga Arabă a cerut urgent ajutor, iar forţele aeriene americane şi europene care operau sub autoritatea ONU şi NATO au venit în salvarea rebelilor. Aici, a spus un consilier al lui Obama, Statele Unite ,,conduceau din umbră".

Acest război civil a avut un impact imediat asupra pieţei petrolului. Pentru o vreme, toată producţia Libiei a fost perturbată, iar preţurile s-au apropiat de 130 de dolari barilul. In octombrie 2011, un Gaddafi fugar, căutând să scape de atacurile aeriene, a găsit refugiu într-o conductă de evacuare şi acolo a fost ucis. Regimul său era terminat.

Guvernarea lui Gaddafi a lăsat puţin în materie de instituţii. Armele erau peste tot şi războiul civil s-a transformat intr-un război al miliţiilor şi al bandelor, în timp ce ISIS se stabilea pe ţărmurile mediteraneene ale Libiei. Gantităti uriaşe de arme din Libia au inundat Africa Subsahariană. Producţia de petrol a fost în continuare perturbată, întrucât miliţiile luptau pentru controlul câmpurilor petrolifere, al terminalelor petroliere şi al veniturilor provenite din petrol. Pe 11 septembrie 2012 — a unsprezecea aniversare de la atacul asupra turnurilor gemene — ambasadorul SUA în Libia, Chris Stevens, si un alt oficial american au fost ucişi intr-un atac asupra complexului diplomatic american din Benghazi. încă doi americani au fost ucişi a doua zi intr-un atac asupra unei anexe aparţinând CIA din apropiere.

Poate că Libia mai exista încă pe hărţi. Dar nu mai era un stat- natiune functional.[4]

Primăvara Arabă a transformat si rivalitatea între Arabia Saudită si Iran într-o confruntare directă - cel mai repede în Bahrain, regatul insular chiar din largul provinciei de est a Arabiei

Saudite. Era în joc siguranţa petrolului. Aproximativ 60—70% din populaţia musulmană din Bahrain este siită. In cursul Primăverii Arabe, manifestanţii siiti, motivaţi de ceea ce trăiseră ca discriminare politică şi economică endemică, au ieşit în stradă pentru a protesta împotriva familiei regale sunnite aflate la guvernare şi a ordinii sunnite.

Chiar dacă Bahrainul este mic, reprezintă o verigă esenţială în confruntarea dintre Iran şi Arabia Saudită. Este legat de Arabia Saudită printr-o şosea de circa 30 de kilometri. Este, de asemenea, o potenţială punte pentru ca Iranul să-şi extindă autoritatea dincolo de ţărmul vestic al Golfului.

Bahrain este un producător nesemnificativ de petrol. înainte de ascensiunea oraşelor Abu Dhabi şi Dubai şi a statului Qatar, acesta era centrul comercial şi financiar al Golfului. In 1995, după războiul din Golf, Flota a 5-a americană, pusă pe tuşă după al Doilea Război Mondial, a fost reactivată si staţionată în Bahrain ca bază pentru forţa care asigură securitatea golfului. Populaţia şiită din Bahrain se baza pe centrele religioase din Iran şi Irak. La rândul său, Iranul afirmă că Bahrainul, deşi aflat peste Golf, este o ,,provincie pierdută" — o revendicare făcută atât de şah, cât şi, ulterior, de Republica Islamică. In 1981, la doi ani după ce Khomeini a preluat puterea, Iranul a susţinut o lovitură de stat eşuată. O altă lovitură de stat în Bahrain a fost evitată în 1996. In ciuda faptului că Bahrain este condus de familia Al-Khalifa încă din 1783, Iranul şi-a reînnoit revendicările asupra regatului începând din 2007. Liderul Forţei Quds, Qassem Soleimani, declara că Bahrainul este o ,,provincie iraniană separată de Iran ca urmare a colonialismului ".[5]

Mulţi dintre tinerii şiiţi din stradă protestau împotriva şomajului, a condiţiilor precare de locuit şi a discriminării, dar o grupare intenţiona să răstoarne guvernul. Statele Unite s-au grăbit să intermedieze un nou contract social care să le dea siitilor mai multe prerogative la putere. Din punctul de vedere al Washingtonului, guvernul Bahrainului a fost dur şi obtuz în răspunsul său la demonstraţii — şi în ceea ce priveşte tratamentul aplicat cetăţenilor şiiţi. Dar acordul propus nu a fost acceptabil pentru ceilalţi membri ai Consiliului de Cooperare din Golf, în special pentru Emiratele Arabe Unite şi mai ales pentru Arabia Saudită. In schimb, au trimis trupe şi forţe de poliţie de-a lungul drumului spre Bahrain, pentru a înăbuşi protestele şi a restabili ordinea.

Pentru Arabia Saudită, Bahrainul avea o importanţă vitală. Căci naţiunea insulară se află la circa 64 de kilometri de Ghawar, cel mai mare câmp petrolifer din Arabia Saudită, la

aproximativ 80 de kilometri de Ras Tanura, terminalul gigant de export pentru petrol din Arabia Saudită, cel mai mare din lume şi la mai puţin de 48 de kilometri de sediul central al companiei saudite Aramco din Dhahran. Mai mult, şiiţii sunt predominanţi în partea de est a Arabici Saudite, învecinată cu Bahrain. Posibilitatea unei dominaţii siite în Bahrain si subordonarea sa fată de politica iraniană ar fi o ameninţare directă pentru regatul saudit.

De la Primăvara Arabă din 2011, părţi ale opoziţiei şiite din Bahrain au fost integrate în „axa de rezistenţă" a Iranului, iar Iranul şi-a intensificat sprijinul pentru insurgenţa din ţară. Zeci de tineri siiti din Bahrain au fost instruiţi în fabricarea de bombe si tactici militare în taberele Gărzii Revoluţionare din Iran, de Hezbollah în Liban si de militia siită în Irak. Au continuat atacurile împotriva poliţiştilor şi a oficialilor din securitate, la fel şi utilizarea tot mai intensă a bombelor artizanale şi a bombelor perforante. In 2017, conducta de petrol din Arabia Saudită, până la rafinăria din Bahrain, o sursă majoră de venituri pentru ţară, a fost aruncată în aer. Presiunea avea să continue. Qassem Soleimani a profeţit că o ,,răscoală sângeroasă*' în Bahrain va duce la ,,răsturnarea regimului".[6]

Dictatorul Siriei, Bashar al-Assad, era atât de încrezător, de fapt foarte încrezător, la sfârşitul lui ianuarie 2011, când oamenii invadau Piaţa Tahrir din Egipt pentru a cere demisia lui Mubarak din funcţie, încât a primit doi reporteri americani la Damasc. El i-a asigurat că aşa ceva nu se va întâmpla în Siria. Orientul Mijlociu intra într-o „nouă eră", a spus el. „Dacă nu aţi văzut nevoia de reformă înainte de ce s-a întâmplat în Egipt şi Tunisia, este prea târziu pentru orice reformă." Siria, a adăugat el, era ferită de această problemă. „Siria este stabilă", a declarat el. „De ce? Pentru că trebuie să fii foarte strâns conectat la încrederea oamenilor. Aceasta este problema esenţială."[7]

încrederea sa avea să fie testată mai devreme decât credea.

Tatăl său, Hafez al-Assad, preluase puterea în urma unei lovituri de stat în 1970. Sub conducerea acestuia, Siria ajunsese să fie considerată cea mai reacţionară dintre vecinii Israelului si cea mai militantă. Pentru Hafez al-Assad, existau numeroase ameninţări, din partea Israelului şi a regimului rival Ba’ath din

Irak la graniţele sale până la complotiştii de acasă. Dar cel mai mare pericol intern era provocarea islamică generată de populaţia majoritar sunnită.

Hafez al-Assad era alauit, o ramură şiită care cuprindea aproximativ 20% din populaţie. Alauiţii, în ciuda numărului lor redus, dominau guvernul, serviciile militare şi serviciile de securitate şi din ce în ce mai mult economia. al-Assad a dezlănţuit o forţă copleşitoare pentru a face faţă oricăror provocări la adresa controlului alauit. Regimul se baza pe o supraveghere necontenită a statului poliţienesc realizată de cel puţin 15 agenţii de spionaj. Dincolo de graniţele sale, al-Assad a folosit asasinatele şi forţa militară pentru a-şi afirma influenţa asupra Libanului, pe care îl considera o parte a Siriei care fusese ciuntită de „imperialişti" când realizaseră cartografierea ei în timpul şi după Primul Război Mondial.

Hafez al-Assad a mai realizat un alt lucru foarte important. A făcut din Siria un aliat al Uniunii Sovietice. A încheiat si o a doua alianţă care, la fel ca aceea cu Uniunea Sovietică, se va dovedi esenţială, decenii mai târziu, pentru supravieţuirea regimului — de data aceasta cu ayatollahul Khomeini şi Iranul revoluţionar.

Mişcarea sa a fost susţinută de o *fatwa* (lege islamică) convenabilă din punct de vedere politic din partea conducătorului Consiliului Suprem Şiit din Liban, care a decretat că alauiţii, în ciuda diferenţelor de doctrină şi de practică, făceau parte din Islamul şiit. Siria va deveni punctul strategic prin care „voluntarii'[4] iranieni treceau spre a se alătura Hczbollahului în Liban.[8] După căderea lui Saddam, un cordon şiit se întindea din Iran prin Irak şi Siria către siitii Hezbollah din Liban. Alianţele cu Iranul si cu Uniunea Sovietică au fost un sprijin esenţial pentru regim. In ceea ce priveşte economia, petrolul a contribuit, de asemenea, semnificativ la menţinerea regimului al-Assad pe linia de plutire.

In 1947, după o serie de explorări fără succes, Irak Petroleum Company a anunţat că se retrage din Siria. Ţara, a spus aceasta, nu avea perspective în ceea ce priveşte comercializarea petrolului. Preşedintele Siriei la acea vreme, disperat să obţină veniturile pe care petrolul le putea oferi, l-a instruit pe ambasadorul sirian la ONU să încerce să găsească pe cineva în Statele Unite de origine siriană care să ştie ceva despre petrol. Şi aşa au ajuns membrii delegaţiei siriene la

Organizaţia Naţiunilor Unite, în 1948, în micul oraş Benton din sudul statului Illinois. Erau acolo pentru a-1 căuta pe un anume James Menhall, care emigrase cu decenii în urmă din Siria în Statele Unite. Menhall venise cu mai multe brevete pentru instalaţii de foraj portabile şi exploatase câteva puţuri producătoare de petrol în micile câmpuri petrolifere din Illinois şi Kentucky. Era omul lor.

Dar, din cauza instabilităţii politice din Siria, nu a putut începe să foreze încă opt ani, până în primăvara din 1956. în decurs de jumătate de an, descoperise petrol care putea fi exploatat comercial. Din păcate, la scurt timp după ce Siria s-a unit cu Egiptul pentru a forma Republica Arabă Unită sub Nasser, concesiunea lui Menhall a fost anulată, fără nici o compensaţie.

Cu toate acestea, Menhall pusese bazele a ceea ce avea să devină industria petrolieră siriană. Producţia nu a ajuns niciodată la cel mai înalt nivel. Dar a fost vitală pentru regimul Assad, Până în 2010, veniturile provenite din petrol au reprezentat aproximativ 25% din bugetul total al Siriei.[9]

In primii câţiva ani după ce i-a urmat tatălui său, în 2000, Bashar al-Assad a slăbit strânsoarea de fier impusă de tatăl său. Angajamentul faţă de socialismul arab a cedat locul ideii unei economii sociale de piaţă mai deschise. Bashar a permis accesul la internet şi chiar a legalizat telefoanele mobile. Economia a fost stimulată de creşterea clasei de mijloc şi de banii care părăseau Irakul vecin. Sirienii din diaspora s-au întors şi au cumpărat proprietăţi în Damasc.

Bashar fusese medic oftalmolog la Londra. Dar, când fratele său mai mare a fost ucis intr-un accident de maşină, a fost readus la Damasc ca moştenitor. Succedându-i tatălui său în 2000, el a fost confirmat în funcţie cu 99,7% din voturi la alegerile prezidenţiale. Bashar părea să personifice o nouă modernitate, la fel ca soţia sa, Asma, fiica unui cardiolog sunnit sirian din Londra. Ea fusese bancher de investiţii absolventă Harvard Business School când si-a schimbat direcţia pentru a se căsători cu Bashar. Părea să întruchipeze noua eră „deschisă" despre care vorbea soţul ei. Ea a devenit chiar subiectul unui articol într-o revistă americană de modă.[10]

Cu toate acestea, reformele economice au avut limitele lor, iar sistemul represiv de securitate şi de supraveghere instituit de tatăl lui al-Assad a rămas. La câteva zile după ce al-Assad declarase atât de încrezător că revoltele din restul lumii arabe nu vor pătrunde niciodată în Siria, un grup de şcolari dintr-un oraş numit Daraa a scris cu spray pe peretele şcolii: ,,Oamenii vor căderea regimului". Politia secretă locală i-a arestat si i-a

bătut pe băieţi. Cetăţenii revoltaţi au ieşit în stradă în semn de protest. A urmat un val de demonstraţii în toată tara.

Pentru al-Assad, reforma se încheiase. Supravieţuirea regimului era acum în joc. El a jurat să distrugă „teroriştii". Până în mai 2011, tancurile au invadat străzile oraşului pentru a înăbuşi protestele.

Demonstraţiile s-au transformat într-o revoltă la scară largă. Acum era o lume a internet ului, a telefoanelor mobile si a YouTube-ului, a mesageriei instant şi a televiziunii arabe prin satelit. Si era o lume în care iihadistii islamici bine finanţaţi erau mobilizaţi în forţe de luptă violente, brutale şi extrem de motivate.

Pe măsură ce armata şi-a intensificat campania, ofiţerii disidenţi au dezertat pentru a forma Armata Siriană Liberă (ASL), care a devenit o coaliţie liberă de grupuri rebele. Cu aceasta, răscoala devenea un adevărat război civil. Rândurile dezertorilor s-au înmulţit şi au ajuns să-l includă pe fostul prim-ministru al lui al- Assad şi chiar pe generalul responsabil cu urmărirea penală a dezertorilor. In august 2014, preşedintele Obama îşi exprima punctul de vedere: „De dragul poporului sirian, a sosit timpul ca preşedintele al-Assad să se retragă".[11]

Assad nu avea de gând să plece nicăieri. In acelaşi timp, islamiştii radicali deveneau o forţă tot mai mare în ţară. Un grup s-a proclamat braţul al-Qaeda din Siria. Câţiva dintre luptătorii rebeli s-au alăturat miliţiilor islamiste, care erau mai bine finanţate si aveau arme mai bune.

Haosul tot mai mare din Siria a adus alţi actori regionali. Garda Revoluţionară si miliţiile Iranului si Hezbollahul siit din Liban luptau în curând în Siria, alături de soldaţii lui al-Assad. Pe de altă parte, statele sunnite, inclusiv Arabia Saudită şi Turcia, erau dornice să-l vadă înlăturat si au oferit atât fonduri, cât si arme grupurilor rebele. Alte grupări din Golf, care-şi doreau căderea regimului alauit unit cu şiiţiî lui al-Assad, au donat cu generozitate grupurilor islamiste.[12]

Natura extrem de sectară a regimului al-Assad i-a asmuţit pe alauiţii sirieni, care susţineau regimul, împotriva sirienilor sunniţi. Intre timp, creştinii sirieni, temându-se de ceea ce li s-ar putea întâmpla sub stăpânirea islamistă şi legea Şaria, dacă jihadiştii sunniţi biruiau, s-au raliat în jurul regimului al-Assad.

Kurzii sirieni s-au organizat în propria forţă de luptă şi au creat o regiune autonomă din zonele locuite de ei de-a lungul graniţei cu Turcia. Ar fi fost un aliat natural pentru forţele anti-Assad. Dar pentru Turcia erau un pericol, din cauza presupusei lor relaţii cu Partidul Muncitorilor din Kurdistan, care se opunea Ankarei în Turcia. Drept urmare, Turcia urma să îşi îndrepte armele şi avioanele împotriva kurzilor sirieni, precum şi asupra islamiştilor radicali.

Numărul refugiaţilor şi al persoanelor strămutate în acest război civil a fost enorm şi mulţi au migrat în Turcia, Liban şi Iordania. Preşedintele Obama a avertizat că folosirea armelor chimice de

j

către regimul Assad va reprezenta o ,,linie roşie" care ar declanşa un răspuns militar din partea SUA. In august 2013 s-a aflat că forţele lui al-Assad folosiseră gaze împotriva unei suburbii rebele din Damasc, ucigând până la 1 400 de oameni. Acesta a fost un

moment-cheie. Statele Unite au fost la doar câteva ore distantă de

!

lansarea atacurilor aeriene. ,,Eram pregătiţi să apăsăm pe buton", declara mai târziu generalul Martin Dempsey, comandantul statului-major reunit.[13]

Obama a decis altceva. El a ajuns la concluzia că puterea aeriană ar fi fost insuficientă şi ineficientă şi a vrut autorizarea Congresului pentru intervenţie, dar nu a putut să o obţină. Devenise preşedinte pentru a pune capăt celor două războaie ale Americii — în Irak şi Afghanistan — şi nu era dispus să intre într-un al treilea fără o cale clară spre succes. Puterea aeriană din Libia a contribuit la îndepărtarea lui Gaddafi, dar a lăsat în urmă haos. Obama demonstra, de asemenea, că renunţase la ,,strategiile clasice'' de răspuns militar pentru restabilirea „ordinii în politica externă", după cum va declara ulterior. Mai mult, se temea că un atac aerian nu va elimina toate armele chimice, iar al-Assad ar fi putut apoi să susţină că ,,a sfidat cu succes Statele Unite".[14]

Totuşi un preşedinte american spusese că folosirea armelor chimice reprezintă o linie roşie, dar nu acţionase în acest sens.

Aceasta s-a adăugat la problema Mubarak, ceea ce a făcut liderii din alte ţări să pună la îndoială credibilitatea Statelor Unite ca aliat.

Apoi, brusc, problema armelor chimice a fost rezolvată, dar într-un mod neprevăzut. Preşedintele rus Vladimir Putin, care îl susţinea deja pe al-Assad, a intervenit pentru a media un acord de predare către comunitatea internaţională a ceea ce se credea că ar fi toate armele chimice ale lui al-Assad. O

„răsturnare de situaţie uimitoare“ este modul în care un oficial american descria această mişcare. A ajutat Rusia să iasă din izolarea forţată care urmase după Crimeea şi războiul din estul Ucrainei.[1'']

Siria nu mai era o ţară, ci mai degrabă o serie de câmpuri de luptă şi de bastioane, cu graniţe în continuă schimbare. Până în 2015, regimul Assad fusese în defensivă. Dar apoi, în luna septembrie a aceluiaşi an, Rusia a anunţat că va întreprinde operaţiuni militare în Siria pentru a sprijini regimul Assad. Aceasta a fost o altă răsturnare de situaţie. A transformat Rusia într-un actor important în Siria, internaţionalizând pe deplin conflictul şi consacrând Rusia mai mult decât o putere „regională", cum o desconsiderase Obama. Acum nu mai exista o rezolvare a conflictului sirian fără Rusia.

Până în acel moment, câteva mii de luptători Quds erau activi în Siria, iar Soleimani zbura frecvent acolo pentru a conduce personal lupta. Iranul a adunat, de asemenea, zeci de mii de luptători din miliţia libaneză Hezbollah şi din cea irakiană, căliţi în luptele împotriva americanilor, cărora li s-au alăturat şiiţii afghani şi pakistanezi.[16]

Assad, susţinut de iranieni si de ruşi, era acum în ofensivă. A devenit evident că, în pofida acordului intermediat de Putin, nu toate armele chimice fuseseră eliminate. Căci forţele lui al-Assad le-au folosit din nou împotriva bastioanelor rebelilor. Preşedintele Donald Trump a răspuns cu raiduri aeriene. Primul, în 2017, a lovit un aerodrom care a fost reparat repede. In 2018, noi raiduri, coordonate împreună cu britanicii şi francezii, au vizat uzinele de arme chimice, dar organizate astfel încât să nu lovească personalul militar rus din apropiere.

Trupele americane din nord-estul ţării au colaborat îndeaproape cu kurzii sirieni şi cu forţele democratice siriene pentru a învinge ISIS pe câmpul de luptă. Dar apoi, în octombrie 2019, după o convorbire telefonică cu preşedintele turc Erdog v an, Donald Trump a anunţat brusc retragerea forţelor americane. Acest lucru a facilitat înaintarea armatei turce în nordul Siriei, pentru a forţa retragerea kurzilor sirieni — aliaţii Americii — şi a stabili o „zonă de securitate" pe teritoriul Siriei, Putin a trimis trupe ruseşti pentru a ajuta la „securizarea" regiunii. La ordinele lui Trump, armata SUA s-a retras în grabă, deşi cu o singură excepţie — s-au regrupat pentru a proteja zăcămintele petrolifere siriene, deşi nu era clar dacă împotriva atacurilor ISIS sau pentru a le ţine departe de mâinile regimului al-Assad.

Din 22 de milioane de sirieni, se estimează că jumătate de milion au murit în războiul civil, peste şase milioane au fost strămutaţi intern şi cinci milioane şi-au părăsit ţara — în total, mai mult de jumătate din populaţie. Efectele s-au propagat dincolo de Orientul Mijlociu. Fluxul de refugiaţi din Siria (şi din alte ţări) în Europa — un milion numai în Germania — a schimbat politica europeană, a stimulat un nou populism naţionalist, de dreapta, a contribuit la alimentarea sentimentului antieuropean în Marea Britanic şi la ieşirea acesteia din Uniunea Europeană şi a pus sub o presiune continuă însăşi Uniunea Europeană.[1]'

Odată cu succesul său în teren, Iranul urmăreşte să-şi asigure podul terestru din Irak prin sudul Siriei şi până în Liban. Această rută facilitează circulaţia luptătorilor, a echipamentelor şi a armelor, inclusiv rachete şi proiectile, precum şi construirea de fabrici subterane de arme de-a lungul traseului. Pentru a-şi sublinia obiectivele, Iranul a lansat un videoclip care îl arată pe comandantul Forţei Quds, Soleimani, trecând peste graniţa dintre Irak şi Siria. Mesajul său era clar — ,,unirea comunităţilor şiite din ambele ţări" —, iar urmele cizmelor sale marcau podul terestru.

Şi în Yemen, în capitala Sanaa, Primăvara Arabă a declanşat proteste de stradă de proporţii în 2011. Dar în această ţară situată în colţul de sud-vest al Peninsulei Arabice, a fost nevoie de aproape un an înainte ca un alt ,,preşedinte", Aii Abdullah Saleh, să fie în cele din urmă răsturnat, forţat să plece după 33 de ani la putere. Rezultatul a fost un război civil, tribal şi religios. A devenit, de asemenea, terenul pentru un război prin intermediari: Arabia Saudită si Emiratele Arabe Unite *versus* Iran.

t

Saleh fusese conducătorul Yemenului de Nord în 1990, când fuzionase cu Yemenul de Sud marxist pentru a forma o singură ţară. Dar Yemenul unit era mai puţin o naţiune şi mai mult un amestec de triburi pe care Saleh l-a condus prin patronaj, forţă şi abilitatea sa cinică de a aţâţa un grup împotriva celuilalt — a numit asta ,,dans pe capetele şerpilor".

Yemenul s-a alăturat târziu industriei petroliere. Descoperirile au împins însă producţia de petrol la un vârf de 460 000 de barili pe zi, ceea ce a furnizat un flux de venituri de care ţara săracă, cea mai săracă din Orientul Mijlociu, avea disperată nevoie. Un proiect pentru GNL a început în 2009 cu o serie de contracte pe 20 de ani, aducând si mai multe venituri.

La începutul anilor 2000, o grupare afiliată al-Qaeda a

stabilit o redută în partea de sud a ţării. Atacul asupra distrugătorului american USS *Cole* din portul yemenit Aden, in 2000, şi apoi, cu atât mai mult, 11 septembrie au atras Statele Unite în ţară. Au vizat jihadiştii, în mare parte cu drone şi avioane, dar şi cu forţe speciale. In 2009, afiliaţii al-Qaeda din Arabia Saudită şi Yemen au fuzionat pentru a forma al-Qaeda în Peninsula Arabică (AQAP). Cu baza în Yemen, grupul a ajuns să fie considerat unul dintre cei mai periculoşi afiliaţi al-Qaeda, având experţi în fabricarea bombelor care căutau modalităţi de a doborî avioane americane şi europene, de pasageri şi de marfa. Ga răspuns la creşterea ameninţării jihadiste, Yemenul a primit multe ajutoare din SUA, precum şi sprijinul Arabiei Saudite vecine.[1*]

Saleh avea propriile bătălii de dus, mai ales cu un grup rebel numit Ansar Allah (,,Susţinătorii lui Dumnezeu"). Acesta era format din triburile Zaydi din munţii accidentaţi din nord-vestul Yemenului (extinzându-se pe alocuri chiar în sudul Arabiei Saudite). Triburile Zaydi reprezintă aproximativ 40% din populaţia musulmană din Yemen. Sunt consideraţi apropiaţi de şiiţi, deşi cu doctrine diferite de cele ale Iranului şi cu unele afinităţi pentru doctrina sunnită.

Ansar Allah a apărut în anii 1990. Fondatorul său a fost Hussein al-Houthi, care l-a denunţat pe Saleh drept personificarea vie a ,,conducătorului nedrept" care apare în teologia Zaydi. Houthi a călătorit atât în Iran, cât şi în Sudan pentru educaţie religioasă. S-a întors in Yemen pentru a construi o miliţie Zaydi şi a conduce rebeliunea împotriva lui Saleh în numele pietăţii şi al combaterii corupţiei — şi pentru a rezista invaziei prozelitismului fundamentalist din Arabia Saudită vecină.

Predica sa din 2002, ,,Un strigăt în faţa aroganţilor", reflecta retorica Iranului revoluţionar. Ansar Allah a avut Hezbollahul

i

drept model pentru noua sa miliţie. Houthi a studiat videoclipuri cu Hassan Nasrallah, liderul Hezbollah, şi a lăudat modul în care „cuvintele puternice ale lui Nasrallah“ făceau „Israelul să tremure". Miliţia Ansar Allah a intrat în luptă cu o scandare din predica lui Houthi, adaptată din strigătul de luptă al Iranului, „Moarte Americii": „Dumnezeu este mare! Moarte SUA! Moarte Israelului! Blestemaţi fie evreii! Şi victorie pentru Islam!" Rebelii Houthi au început să facă naveta între Liban şi Iran.[19]

Houthi a fost ucis de forţele lui Saleh în 2004. LUterior, adepţii săi fervenţi i-au luat numele — rebelii Houthi. Au primit, de asemenea, sprijin din partea Iranului şi a

Hezbollahului. Odată cu Primăvara Arabă şi plecarea forţată a lui Saleh, în 2012, rebelii Houthi au intrat în ofensivă. Şi nu a trecut mult până au câştigat un nou aliat, nimeni altul decât fostul lor duşman, fostul conducător Aii Abdullah Saleh, care a considerat colaborarea cu Houthi ca fiind cea mai bună cale de întoarcere la putere. In septembrie 2014, susţinuţi de forţele lui Saleh si ajutati de consilieri din Hezbollah, Houthi au capturat Sanaa, capitala Yemenului. Nu au pierdut timp şi au stabilit un culoar aerian direct între Sanaa şi Teheran. După ce şi-au asigurat Sanaa, rebelii s-au îndreptat spre Aden, cel mai important port de pe drumul spre Marea Arabici.[20]

Avansul Houthi asupra Adenului a declanşat semnale de alarmă în Arabia Saudită, deoarece o cucerire a întregului Yemen ar fi consolidat un aliat iranian la graniţa de 1 700 de kilometri a Arabiei Saudite cu Yemenul. Acea graniţă fusese întotdeauna permeabilă, prost definită şi dificil de reglementat. Pentru Riad, spectrul unui aliat militarizat al Iranului la graniţa sa de sud sporea, în viziunea sa, pericolul existenţial — încercuirea iraniană a Arabiei Saudite şi a Emiratelor Arabe din Golf.

Iranienii au susţinut mişcarea Houthi. Un adjunct al ayatollahului Khamenei a declarat că ocuparea capitalei Sanaa a fost „o victorie" pentru Teheran, adăugând triumfător că Teheranul controla acum patru capitale arabe: Bagdad, Beirut, Damasc şi Sanaa. Hassan Nasrallah a trimis şi el un mesaj în numele Hezbollah: ,,Axa de rezistentă triumfă în Siria si triumfă în Irak şi este fermă în Yemen, unde va câştiga, de asemenea, cu voia Domnului, o mare victorie decisivă".[21]

O victorie Houthi reprezenta o ameninţare directă la adresa petrolului. Yemenul are sub stăpânire partea de est a Bab el-Mandeb, strâmtoarea din partea inferioară a Mării Roşii, care are doar 29 de kilometri în cel mai îngust punct. Este punctul-cheie care leagă Oceanul Indian de Canalul Suez şi de Marea Mediterană. Aproape cinci milioane de barili de petrol din Orientul Mijlociu trec prin acest punct zilnic, precum şi mare parte din comerţul mondial în general. O strâmtoare vulnerabilă la o putere ostilă ar constitui un risc major pentru Arabia Saudită şi Emiratele Arabe Unite, ţări exportatoare de petrol, pentru Egipt, ale cărui venituri substanţiale depind de canal şi pentru comerţul global. De parcă pentru a demonstra pericolele, o rachetă Houthi a lovit un tanc petrolier saudit în timp ce îşi croia drum prin strâmtoare.[22]

In martie 2015, cu miliţiile Houthi pe cale să ocupe Aden,

Arabia Saudită şi Emiratele Arabe Unite au lansat Operaţiunea ,,Furtună decisivă" cu forte terestre si aeriene si o blocadă maritimă. Pentru Riad, aceasta a fost prima decizie politică majoră a regelui Salman, care urcase pe tron în ianuarie, şi mai ales a fiului său Mohammed bin Salman, care fusese deja numit ministru al apărării.

Ceea ce se credea că se va termina în săptămâni, dacă nu luni, a devenit un război lung. Conflictul a ucis mulţi civili, a strămutat milioane de oameni, a supus şi mai mulţi pericolului de înfometare, a perturbat serviciile de bază, cum ar fi apa şi electricitatea, precum şi sistemul medical, a accelerat epidemii de holeră şi de difterie, apoi de COVID-19 — constituind, una peste alta, ceea ce Naţiunile Unite au descris drept o criză umanitară majoră.[23]

Campania aeriană condusă de Arabia Saudită a fost criticată pentru că a ucis civili, o critică extinsă asupra Statelor Unite, care au furnizat muniţie sauditilor. La rândul lor, rebelii Houthi au fost violenţi şi represivi în Yemen. Au extins războiul lansând rachete balistice mobile Burkan şi drone în Arabia Saudită, majoritatea fiind distruse de apărarea aeriană saudită. Sursele rachetelor Burkan şi ale dronelor sunt Iranul şi gruparea Hezbollah.

Până în 2017, Saleh a încercat să ia legătura cu saudiţii pentru a ,,întoarce o nouă pagină[4]* şi, probabil, pentru a schimba din nou taberele. El i-a denunţat pe rebelii Houthi drept marionete iraniene. A căutat să fugă. Dar la un punct de control a fost oprit de miliţia Houthi şi împuşcat.

In ciuda eforturilor ONU de mediere şi a eforturilor sporadice pentru încetarea focului, Yemenul a devenit ceea ce este descris ca o ,,naţiune a haosului'[4], nemaifiind o ţară funcţională, ci doar o „entitate nominală care există în mare măsură ca linii pe o hartă şi ca un concept în rapoartele ziarelor şi informările factorilor de decizie politică[44], o serie de ministate, fiecare cu propriii conducători, „în diferite stadii de război unele cu celelalte[44].[24]

Războiul în sine s-a transformat într-un impas. In Senatul SL1A creştea opoziţia împotriva campaniei saudite şi a sprijinului militar american pentru Arabia Saudită. Iranienii obţineau avantaje din conflict pentru un preţ de nimic sau, după cum spunea un analist: „Lin randament fenomenal al investiţiei lor[44]. In timp ce saudiţii cheltuiau multe miliarde pentru război, costul avantajelor pentru iranieni se măsura în zeci de milioane. In 2019, Emiratele Arabe Unite au anunţat că părăsesc coaliţia.[2:5]

Yemenul ar putea fi un prototip pentru o naţiune a haosului. De asemenea, amplasarea sa strategică l-a transformat într-un

câmp de luptă critic în marea rivalitate dintre Arabia Saudită şi Iran în Orientul Mijlociu modern. „De acum înainte nu mai putem vorbi despre armata siriană, Hezbollah, armata yemenită, armata irakiană si armata iraniană[44], anunţa televiziunea Hezbollah. „Trebuie să vorbim despre o axă de rezistenţă ce operează în toate teatrele.[44] Dar Qassem Soleimani a fost cel care a rezumat strategia Iranului şi motivul pentru care întreaga regiune a devenit o scenă de confruntări. Vorbind la un miting ce marca o aniversare a Revoluţiei iraniene, el declara: „Asistăm la exportul Revoluţiei iraniene în toată regiunea - din Bahrain şi Irak în Siria, Yemen şi Africa de Nord[44].[26]

Capitolul 32

ASCENSIUNEA „MEDITERANEI DE EST'

Iranul încearcă să îşi stabilească o prezenţă militară permanentă la graniţa de nord a Israelului, care, împreună cu EiezbollaEi în Liban, i-ar oferi o capacitate mult mai mare de a se confrunta cu Israelul. Dar aceasta este una dintre cele mai agresive alegeri pe care le poate face Iranul. Căci creşte astfel probabilitatea — sau chiar inevitabilitatea — intensificării unui conflict israeliano-iranian. Ca răspuns la rachetele care vizează partea de nord a ţării, forţele militare israeliene au lovit infrastructura Quds din Siria şi au întrerupt şi au distrus transporturile iraniene de arme în Siria şi având ca destinaţie Hezbollah.

Iranul a construit, de asemenea, axa rezistenţei la graniţa sudică a Israelului, sprijinind Hamas, grupul militant al Frăţiei Musulmane care guvernează Gaza. Hamas este sunnit, dar s-a alăturat Iranului şiit, în opoziţie cu Israel, pornind de la premisa că duşmanul duşmanului meu este prietenul meu.

Un obiectiv major iranian este, în cuvintele unuia dintre comandanţii superiori ai CGRI, ,,extinderea securităţii frontierei noastre până în estul Mediteranei". Aceasta ar fi o provocare imediată pentru noua regiune cu zăcăminte de hidrocarburi care se deschide în apele Mediteranei de Est. Aceste resurse oferă şanse neaşteptate ţărilor din Orientul Mijlociu care, până acum, nu au avut resurse. Dar creează, de asemenea, o nou măr al discordiei.

In 1999, un câmp de gaze naturale a fost descoperit în largul coastei de sud a Israelului. Era de mici dimensiuni, dar a fost prima fisură în dependenţa totală a Israelului de importurile de hidrocarburi, o sursă de mare vulnerabilitate si de anxietate. In 2008, Israelul a început să importe rezerve de gaze din Egipt printr-o conductă ce traversează Peninsula Sinai.

In general, estul Mediteranei a fost considerat o mare moartă în ceea ce priveşte orice rezerve semnificative de petrol şi de gaze. Dar apoi, în 2009, o companie independentă americană, Noble Energy, şi partenerii săi israelieni au descoperit Tamar, un câmp de gaze naturale de dimensiuni importante aflat la circa 93 de kilometri în largul coastei de nord a Israelului. Folosind supercalculatoare pentru a analiza datele cu ajutorul specialiştilor de la universităţile din Tel Aviv şi Haifa, geologii au identificat o structură mult mai mare şi mai promiţătoare pe care nimeni altcineva nu şi-o imaginase a exista acolo. Asta a dus la descoperirea unui alt câmp de gaze naturale aflat la 148 de kilometri în largul coastei Israelului. A fost o descoperire uriaşă, poate una dintre cele mai mari descoperiri ale deceniului la nivel mondial. In mod corespunzător, a fost supranumit Leviatan.

Aceste descoperiri au venit exact la timp. Odată cu Primăvara Arabă şi căderea lui Hosni Mubarak, conducta care transporta gaze din Egipt peste Sinai către Israel a fost în mod repetat sabotată, iar apoi, în 2012, guvernul Frăţiei Musulmane din Egipt a anulat acordul.[1]

Pe cât de oportune au fost aceste descoperiri pentru securitatea energetică a Israelului, dezvoltarea lor a fost pusă în pericol când guvernul israelian, după ce se angajase anterior să nu schimbe condiţiile de fiscalitate, a făcut exact asta. Disputa rezultată a blocat întreaga dezvoltare şi i-a pus viitorul la îndoială. A devenit o problemă controversată în politica israeliană, provocând demonstraţii ale grupurilor care susţineau că ţara nu va obţine suficiente venituri în viitor. Dar această dezbatere a avut loc într-o bulă internă, izolată de realităţile competitive şi de provocările de investiţii ale afacerii globale cu gaze naturale. Pentru a complica şi mai mult lucrurile, o comisie guvernamentală a recomandat ca rentabilitatea financiară a companiilor să fie ajustată descrescător şi tratată ca o obligaţiune practic lipsită de risc mai degrabă decât ca o rentabilitate adecvată unui proiect cu riscuri geologice, geopolitice şi comerciale extinse. Apoi autorităţile antitrust, adoptând principii teoretice care nu se încadrau pe o piaţă mică de gaze în curs de dezvoltare precum Israelul, au blocat şi mai mult dezvoltarea. După cinci ani fără progrese, părea că imensa şansă oferită de gazele naturale nu

era doar blocată, ci abandonată pe fundul mării.

In 2015, Eli Groner a preluat funcţia de director general al cabinetului prim-ministrului. Perioada anterioară petrecută ca însărcinat cu afaceri la ambasada israeliană din Washington îi deschisese ochii asupra semnificaţiei geopolitice a energiei şi a ceea ce putea însemna Leviatanul. Apoi a dat peste o nouă carte despre energia mondială care descria piaţa globală în creştere a gazelor. Pentru Groner era clar — era într-adevăr convins - că, dacă acest impas va continua, Israelul nu va mai avea niciodată şansa să devină exportator date fiind numeroasele proiecte competitive de gaze naturale din întreaga lume.

înainte să preia funcţia, Groner abordase chestiunea Leviatanului cu Benjamin Netanyahu. Prima întrebare a acestuia din urmă fusese: ,,Ştiţi cât costă protejarea acelor câmpuri? “ La care Groner răspunsese: ,,Motivul pentru care costă atât de mult este pentru că sunt atât de incredibil de valoroase".

In prima sa zi de muncă la cabinetul prim-ministrului, Groner a anunţat că prioritatea sa era ,,scoaterea gazului din apă". Nu numai că va furniza venituri semnificative guvernului, dar putea fi una dintre cele mai importante iniţiative care puteau fi întreprinse pentru viitorul economiei israeliene. Pentru o ţară dependentă aproape în totalitate de importurile de energie, aceasta putea fi fundamentală, făcând Israelul mai sigur şi schimbând relaţiile cu vecinii şi poate pe o scară mai largă. Dacă proiectul nu mergea mai departe, marele învins ar fi fost Israelul însuşi — incapabil să monetizeze gazul într-un mod util şi mai puţin sigur.

Netanyahu şi-a pus în funcţiune capitalul politic. Impasul se încheiase. Proiectul Leviatan a mers mai departe.

60% din energia Israelului este acum generată cu propriul gaz natural mai degrabă decât cu petrol sau cu cărbune importat. Israelul exportă deja gaze către Autoritatea Palestiniană şi către Iordania, prin intermediul companiilor private. Ar putea deveni un exportator internaţional, fie sub formă de GNL, fie printr-o conductă subacvatică către Europa - o schimbare uimitoare pentru o ţară care se îngrijora atât de mult de vulnerabilitatea rezultată din dependenţa sa de importuri.

Noble a descoperit un alt câmp important de gaze naturale, Afrodita, în apele Republicii Cipru, la 33 de kilometri nord-vest de Leviatan. Apoi, în 2012, Eni, concernul italian, folosind unul dintre cele mai mari supercalculatoare din lume, a descoperit un câmp uriaş numit Zohr, în apele egiptene, la 185 de kilometri vest de Leviatan, pe care l-a pus în funcţiune într-un

timp record, asigurând independenţa Egiptului în ceea ce priveşte gazele naturale. întreaga regiune a devenit acum cunoscută ca bazinul mediteraneean de est — sau MedEst.

Cu toate acestea, în timp ce descoperirile aduc noi şanse, ele prezintă şi noi vulnerabilităţi. Aşa cum a spus Eitan Aizenberg, geologul israelian octogenar, primul care „a văzut“ Leviatanul: ,,Ar trebui să fim întotdeauna conştienţi de riscurile care ne aşteaptă'[1].[2]

Cele mai iminente riscuri sunt evidente în nordul acelei regiuni înghesuite. Succesul în apele israeliene a fost observat îndeaproape de Beirut, ducând la runde de acordare a licenţelor pentru apele marine ale Libanului. Dar aceste runde au fost îngreunate, aşa cum era de aşteptat, de disputele dintre cele două ţări cu privire la locul unde se află linia de demarcaţie corespunzătoare între apele teritoriale ale fiecăreia dintre ele.

Poziţia Iranului în Liban, direct şi prin Hezbollah, îi oferă posibilitatea de a participa la exploatarea petrolului şi a gazelor în Marea Mediterană, în largul Libanului. De asemenea, oferă o nouă bază pentru a provoca Israelul — în ceea ce priveşte securitatea câmpurilor sale offshore, care sunt acum recunoscute în Israel ca un important activ naţional. ,,Vă promit, în caz de conflict, în câteva ore", declara Hassan Nasrallah, liderul Hezbollah, platformele „vor înceta să funcţioneze/' Pentru a-şi susţine punctul de vedere, Hezbollah a făcut public un videoclip cu o ţintă suprapusă peste o platformă israeliană. A doua zi după ameninţarea lui Nasrallah, Egiptul — care acum are nevoie de gaze naturale — a anunţat un acord de 15 miliarde de dolari pentru a cumpăra gaz din exploatările offshore israeliene. Sincronizarea a fost întâmplătoare şi totuşi a transmis un mesaj conform căruia nu numai Israelul, ci şi Egiptul au o miză majoră în securitatea acelor platforme.[3]

Ga răspuns la ameninţarea iraniană—Hezbollah, Israelul investeşte masiv în securitatea platformelor sale, inclusiv în adaptarea sistemului său de apărare antirachetă Iron Dome la interceptarea rachetelor antinavă ruseşti şi chinezeşti care au fost furnizate grupărilor Hezbollah şi Hamas.

în ultima zi a lui 2019, uriaşul câmp Leviatan a început producţia. Israelul a început rapid să exporte o parte din noul său gaz în Egipt, inversând traseul conductei din Sinai, care adusese anterior gazul egiptean în Israel. întrucât Egiptul este acum autonom în ceea ce priveşte gazele, gazul israelian va contribui la reactivarea centralelor de lichefiere din Egipt şi va pune din nou pe picioare activitatea de export de GNL a Egiptului, „Europa este clientul nostru", declara ministrul

egiptean al energiei, Tarek el- Molla. „Avem soluţia pregătită. Deţinem infrastructura necesară."

Ceea ce a spus ministrul energiei din Israel, Yuval Steinitz — „Am descoperit deja mult mai mult decât putem consuma" — nu se aplică doar Israelului. Grecia, Israel şi Cipru au semnat un acord pentru construirea unei conducte submarine de circa 1 900 de kilometri, care va transporta gazul din Mediterana de Est în Grecia şi apoi în Italia. Turcia nu a pierdut timp în denunţarea proiectului, despre care a afirmat că va încălca apele sale teritoriale. Pentru a-şi susţine punctul de vedere, Turcia a trimis nave de război pentru a însoţi navele de foraj în apele despre care Cipru pretinde că aparţin propriei zone economice exclusive.

Descoperirile din Mediterana de Est „au reprezentat o surpriză totală pentru noi", spunea Steinitz. S-a terminat cu surprinderea. Astăzi, acele ape nu mai sunt considerate o mare moartă în ceea ce priveşte resursele. Mai degrabă, Mediterana de Est este un element nou si dinamic în industria energetică globală şi pentru geopolitică şi schimbă harta pentru ambele. Ar putea deveni furnizor de gaze naturale nu numai pentru Europa, ci şi, prin intermediul GNL, pentru pieţele mondiale. Dar politica în regiune este de aşa natură încât aceasta va continua să fie un măr al discordiei.[4]

Capitolul 33

„RĂSPUNSUL"

ISIS a apărut dintr-un secol de istorie care a început cu respingerea statului-naţiune de către Islam, favorizată de reacţia la prăbuşirea Imperiului Otoman, de dominaţia europeană, de o lume laică şi o cultură modernă, de impunerea graniţelor după Primul Război Mondial şi de lideri detestaţi de popor.

In anii 1920, oraşul egiptean Ismailia, situat pe malul Canalului Suez, a oferit o demonstraţie vizibilă a dominaţiei britanice. Căci era atât o enclavă colonială, cât şi un oraş-companie, găzduind o bază a forţelor aeriene britanice şi sediul operaţional al Companiei Canalului Suez, care deţinea canalul.

H asan al-Banna, profesor şi musulman profund evlavios, a început să predice în moscheile şi cafenelele locale. In 1928, după cum povestea chiar el, câţiva muncitori l-au căutat pentru a se plânge de ,,umilinţele şi restricţiile'* impuse de compania care administra canalul, de faptul că erau ,,doar

nişte angajaţi ce aparţin străinilor". L-au rugat să le ofere îndrumarea islamului.

,,Suntem fraţi în slujba islamului", a răspuns Banna. ,,Prin urmare, noi suntem «Fraţii Musulmani»." Această nouă societate, a spus el, va salva musulmanii care ,,fuseseră atacaţi" de ,,agresiunea imperialistă", de „exploatare" şi de forţe care „le distrug credinţele religioase". „Răspunsul este islamul", a spus el, „un concept atotcuprinzător ce reglementează fiecare aspect al vieţii." Ambiţia supremă era restabilirea califatului care ducea la „stăpânirea lumii". Conceptul de „califat" a devenit, de asemenea, ideea care combătea statul-naţiune.[1]

Frăţia Musulmană s-a dezvoltat rapid şi, ca atare, a devenit o ţintă a guvernului egiptean. Frăţia a înfiinţat un „aparat secret" în 1943 pentru a efectua operaţiuni clandestine, inclusiv asasinate. In 1949, la scurt timp după asasinarea prim-ministrului egiptean, al- Banna însuşi a fost asasinat, probabil ca răzbunare. Până atunci, Frăţia găsise deja noi obiective. Unul dintre ele a fost o opoziţie profundă faţă de noul stat Israel, în 1948. Celălalt era rezistenţa la copleşitoarea ameninţare seculară de după război, aşa cum erau văzute Statele Unite.

In anul în care a fost ucis Al-Banna, Sayyid Qutb, funcţionar public şi eseist egiptean, era în Statele Unite cu o bursă pentru studii. La sosirea sa, a fost copleşit de teama că nu va putea rezista „ispitei păcătoase" care îl aştepta cu siguranţă. Ce l-a alarmat cel mai mult a fost ceea ce el a perceput drept sexualitatea exagerată a vieţii în Statele Unite şi stilul provocator al femeilor de acolo. El i-a catalogat pe americani drept „o turmă de nesăbuiţi şi de naivi, care nu cunosc decât pofta trupească şi banii".[2]

După întoarcerea în Egipt, în 1950, Qutb a devenit unul dintre liderii Frăţiei si, datorită scrierilor sale, unul dintre cei mai vizibili. El a insuflat un nou militantism organizaţiei şi avea să încurajeze violenţa pentru îndeplinirea obiectivelor sale.

La început, Frăţia Musulmană a fost un fel de aliat al loviturii de stat din 1952 care i-a adus la putere pe ,,ofiţerii liberi" conduşi de colonelul Gamal Abdel Nasser. Intr-adevăr, Nasser i-a oferit lui Qutb o serie de funcţii. Dar, pe măsură ce Nasser a îmbrăţişat un naţionalism mai laic şi un socialism arab — şi şi-a consolidat propria putere cei doi bărbaţi s-au certat năprasnic.

In 1954, un membru al Frăţiei a dat greş în încercarea lui de a-1 asasina pe Nasser. Organizaţia a fost interzisă. Qutb, acuzat că este membru al,,aparatului secret" al Frăţiei, a fost închis. In închisoare a scris o serie de comentarii ce au fost

scoase afară pe ascuns şi publicate în cele din urmă sub titlul *Repere*.

Qutb susţinea că lumea modernă se întorsese la perioada de ignoranţă şi barbarie preislamică care existase înainte de Profet. Musulmanii laici sau chiar musulmanii care nu respectau regulile stricte erau pasibili de *takfir,* excomunicare, şi, prin urmare, era corect să fie ucişi. Ceea ce se cerea era o „avangardă care să pornească cu această hotărâre" de a reface islamul printr-un război sfânt violent şi ,,în cele din urmă să ducă islamul către destinul său de dominaţie mondială". El adăuga: „Am scris *Repere* pentru această avangardă". Qutb a fost eliberat în 1964, apoi rearestat pentru rolul său într-un alt complot şi executat în 1966. Dar cuvintele sale, aşa cum scria Lawrence Wright: „Vor răsuna în urechile generaţiilor de tineri musulmani care căutau să joace un rol în istorie".[3]

Un deceniu şi jumătate mai târziu, pe 20 noiembrie 1979, la 16 zile după ce ostaticii americani fuseseră luaţi prizonieri la Teheran, au răsunat împuşcături în timpul rugăciunilor dinainte de dimineaţă în Marea Moschee din Mecca, cel mai sfânt loc al islamului. Un zelot cu părul vâlvoi şi barbă a apucat microfonul de la imamul care se ruga şi a început să dea ordine. Acesta era Juhayman al-Uteybi, un predicator itinerant şi fundamentalist.

El construise o reţea formată din foşti membri ai gărzii naţionale si studenţi islamici de la Universitatea din Medina. Membrii

egipteni ai Frăţiei Musulmane aveau influenţă asupra facultăţii sale, inclusiv fratele mai mic al lui Sayyid Qutb. Mişcarea lui Juhayman se extinsese sub ochii binevoitori ai unor clerici seniori conservatori. Adepţii săi erau impulsionaţi de revoltele care au venit odată cu fluxul de bani din petrol, după criza petrolului din 1973, şi cu integrarea ţării în economia mondială. Intre 1974 şi 1978, PIB-ul naţiunii aproape s-a dublat. Construcţiile erau în plin avânt, transformând oraşele. S-au făcut averi colosale, educaţia se extindea rapid, saudiţii mergeau la universităţi de peste ocean, tehnocraţii elaborau planuri cincinale — şi tot mai mulţi occidentali veneau să lucreze în regat.

Adepţii lui Juhayman au îmbrăţişat ideile pe care le expusese într-o serie de epistole, condamnând guvernul saudit pentru erezie şi corupţie, pentru subminarea islamului, pentru că le permitea femeilor să primească educaţie şi chiar să apară la televizor, pentru că permisese să apară ,,ambasade

creştine" într-o ţară musulmană şi comisese o mare fărădelege vânzând petrol americanilor.

In jur de 500 dintre militanţii săi se ascunseseră cu arme în Marea Moschee. A fost nevoie de mai mult de două săptămâni şi de multe vieţi sacrificate până când militanţii au fost scosi si fie ucişi, fie capturaţi. Capturarea Marii Moschei a fost descrisă ca ,,prima operaţiune la scară largă a unei mişcări internaţionale jihadiste în vremuri moderne".[4]

Poate că atacul lui Juhayman a fost un eşec. Cu toate acestea, a fost şi un succes, pentru că a devenit un punct de referinţă pentru tinerii islamişti, iar epistolele sale au câştigat credibilitate şi influenţă printre ei.

Până în acel moment, în Egipt se înfiinţase o vastă reţea jihadistă. Anwar Sadat, care îi curtase pe islamişti în încercarea de a prelua puterea pentru a scăpa de strânsoarea nasserită, se întorsese împotriva lor. Soţia sa a mers atât de departe încât a susţinut public dreptul femeilor de a divorţa. Mai mult, Sadat a comis păcatul transcendental — făcând pace cu Israelul —, în schimb Israelul a înapoiat Sinaiul, cucerit în războiul din 1967. Pe 6 octombrie 1981, trei soldaţi care erau membri ai al-Jihad au sărit dintr-un jeep la o paradă militară, au aruncat grenade de mână şi apoi au început să tragă, omorându-1 pe Sadat. Conducătorul acestui atac a fost un locotenent în vârstă de 23 de ani, care luase contact cu scrierile lui Juhayman prin fratele său, care fusese la Mecca în timpul asaltului asupra Marii Moschei. Acele scrieri, spunea locotenentul în interogatoriul său, îl aşezaseră pe ,,calea martiriului* V Era deschisă calea spre jihadism.

Mişcările islamiste din Orientul Mijlociu acoperă o gamă largă. Cea mai proeminentă şi mai influentă este Frăţia Musulmană din Egipt, cu ceea ce au fost descrişi ca „afiliaţi, descendenţi şi ramuri" în zeci de ţări. O organizaţie ierarhică, membrii acesteia urcă în rang până când, după câţiva ani, devin Fraţi cu drepturi depline. După cum scria un cercetător: „Preocupările politice ale grupurilor islamiste trebuie să concureze cu activităţile educaţionale si religioase. Milioane depind de vasta lor infrastructură socială", inclusiv asistenţa medicală care compensează serviciile guvernamentale inadecvate. Dar religia şi o societate bazată pe islam sunt „fundamentul pe care se construieşte orice altceva", cu angajamentul de a răsturna statele naţionale existente în regiune şi obiectivul final al unui ,,stat islamic global". Scopul nu este însă de a ne întoarce la secolul al VII-lea. Nici de a îmbrăţişa jihadismul lui Qutb. Dar alţii cu siguranţă o vor face.[6]

In decembrie 1979, la o săptămână după capturarea lui Juhayman în Mecca, armata sovietică a traversat pontoanele

peste râul Amu Darya şi a început invadarea Afghanistanului. Ceea ce sovieticii credeau că va fi o campanie rapidă s-a transformat intr-un război lung şi obositor; au descoperit că mujahedinii, luptătorii musulmani cu care se confruntau, erau duşmani feroce si implacabili, pe care SUA şi Arabia Saudită aveau să-i sprijine cu
arme şi cu bani.

♦

De asemenea, printre cei care furnizau bani s-a numărat Osama bin Laden, al şaptesprezecelea fiu al unui migrant yemenit analfabet, care devenise cel mai mare contractor din Arabia Saudită, construind mare parte din infrastructura modernă a ţării. Cu toate acestea, Osama bin Laden şi-a găsit vocaţia nu în construcţii, ci în rezistenta islamică la invazia sovietică din Afghanistan şi apoi în jihadism şi teroare. Şi vedea în Statele Unite marele duşman. Colaboratorul său principal a devenit Ayman al- Zawahiri, un medic care a fondat al-Jihad în Egipt. Zawahiri vedea Jihadul afghan ca modalitatea ,,de a-i pregăti pe mujahedinii musulmani să declare mult aşteptatul lor război împotriva superputerii care acum domină în exclusivitate tot globul, şi anume Statele blnite". Zawahiri a perfecţionat, de asemenea, argumentele eroului său, Sayyid Qutb, despre *takfir* — conform căruia musulmanii care nu respectau restricţiile sale draconice sau care cooperau cu instituţiile democratice erau, prin definiţie, apostaţi şi, prin urmare, meritau să fie ucişi. El a promovat folosirea sinucigaşilor cu bombă, deşi suicidul este interzis de Coran/

In 1995, bin Laden declara că regele Arabiei Saudite este un trădător — o ruptură irevocabilă de patria sa. In anul următor, invocând prezenţa continuă a trupelor americane în Arabia Saudită, el a emis o „Declaraţie de război împotriva americanilor care ocupă pământul celor două locuri sfinte". In lumea din afara Arabiei Saudite, această ieremiadă emisă dintr-o peşteră din Afghanistan a trecut neobservată.

La începutul lui 1998, mai multe dintre grupurile jihadiste au fuzionat într-o singură organizaţie - al-Qaeda - care în limba arabă înseamnă „Baza". Liderul era Osama bin Laden; adjunctul său,
Zawahiri. Obiectivul era să declare război „intereselor SUA din întreaga lume".

Războiul lor a început pe 7 august 1998, când, la 11 minute unul de celălalt, sinucigaşi cu bombe au provocat explozii puternice la ambasadele SUA din Kenya şi Tanzania. In Kenya, au fost ucise 210 persoane şi 4 000 au fost rănite. Doi ani mai târziu, distrugătorul de rachete USS *Cole* a fost bombardat într-un port yemenit. Şi apoi a avut loc catastrofa din 11

septembrie 2001, în care trei avioane deturnate au distrus turnurile gemene ale World Trade Center şi o parte a Pentagonului. Singurul motiv pentru care Capitoliul a fost cruţat a fost faptul că al patrulea avion decolase cu o oră întârziere de pe aeroportul Newark, iar pasagerii de la bord, aflând ce se întâmplase, au reuşit sa forţeze avionul să se prăbuşească în afara Washingtonului, într-un câmp în Pennsylvania.

Statele Unite au răspuns cu ,,Războiul împotriva terorii". Primul front a fost în Afghanistan, împotriva al-Qaeda şi a guvernului taliban care tăinuise totul. Membrii al-Qaeda au fost urmăriţi fără încetare. Dar a durat un deceniu, până în 2011, până când bin Laden a fost ucis în cele din urmă într-o vilă aflată la circa 80 de kilometri de capitala Pakistanului, Islamabad, unde se ascunsese de câţiva ani. Adjunctul său, Ayman al-Zawahiri, a preluat apoi conducerea organizaţiei.

Petrolul era foarte important în planurile al-Qaeda ca strategie de a ataca guvernele arabe, cel al Statelor Unite şi economia mondială. Bin Laden a cerut ca atacurile asupra petrolului să crească preţul acestuia şi ,,să epuizeze Statele Unite până la faliment". O publicaţie jihadistă a prezentat „Legile pentru a ataca interesele legate de petrol şi o revizuire a legilor aferente Jihadului economic".[8]

In 2013, jihadiştii au invadat uzina de gaze naturale Amenas din sudul Algeriei, unde 700 de angajaţi au fost ţinuţi ostatici şi 40 ucişi. O publicaţie al-Qaeda a încurajat atacuri asupra industriei petroliere într-un articol intitulat „Despre cum ţintim călcâiul lui Ahile al economiilor occidentale" şi a proclamat că atacul asupra instalaţiilor energetice este „pentru a transmite un mesaj divin". Lin studiu a înregistrat 97 de atacuri asupra sectorului energetic în şapte ţări din Orientul Mijlociu şi din Africa de Nord între 2001 şi 2016.[9]

Al-Qaeda a creat o organizaţie afiliată, Al-Qaeda din Irak. Practicile sale erau atât de brutale încât chiar şi Ayman al-Zawahiri, susţinător al doctrinei *takfir* ce justifica uciderea musulmanilor care nu erau pioşi, a criticat-o pentru excesele sângeroase în uciderea musulmanilor. Al-Qaeda din Irak a luat un nou nume — Statul Islamic din Irak — cu misiunea de a şterge harta din precedenţii 100 de ani şi de a o înlocui cu un califat care nu va cunoaşte frontiere si nu va tine cont de hărţi. Haosul războiului civil sirian a furnizat statului islamic un nou teatru de operaţiuni. S-a redenumit Statul Islamic în Irak si ISIS în Siria. Unii îl numesc SUL — Statul Islamic al Irakului si Levantului. In lumea musulmană şi în Europa, oamenii îl numesc în schimb cu termenul peiorativ „Daesh". La început,

ISIS a fost doar una dintre numeroasele grupări islamice care s-au luptat între ele, după cum s-au luptat şi cu guvernul sirian şi cu aliaţii acestuia din Iran şi din Hezbollah. Dar ISIS s-a remarcat prin organizare, capacităţi, fervoare şi violenţă. Acesta a proclamat că ceilalţi rebeli islamici, inclusiv al-Qaeda, erau apostaţi care trebuiau ucişi ,,oriunde îi
w 10
găsiţi .

ISIS a ocupat Rakka în nordul Siriei, un punct de tranzit între Irak şi Siria, şi a făcut din oraş ,,capitala sa". A înfiinţat o serie de departamente care să conducă oraşul, demonstrând că, pe lângă lupte si asasinate, putea administra şi servicii, chiar şi aplicarea ştampilelor pentru a confirma că oamenii şi-au plătit impozitele. De asemenea, a arătat cum ar fi viaţa sub califatul său. Hisbah, poliţia religioasă, se plimba pe străzi, căutând cea mai mică infracţiune pentru care să impună cele mai severe pedepse. Muzica a fost imediat interzisă, iar bărbaţilor li s-a cerut să vină să se roage la moschee de cinci ori pe zi. Au fost aplicate pedepse pentru bărbaţii a căror barbă nu era suficient de lungă sau pentru femeile a căror abaya dezvăluia chiar şi un indiciu al formelor lor. Pentru greşeli mari sau mici ori chiar pentru suspiciuni, oamenii erau duşi în Piaţa Nairn, unde, prin invocarea regulilor medievale, erau ucişi în moduri înspăimântătoare.

Pe tot parcursul lui 2013, ISIS a executat asasinate ţintite în Irak, eliminând liderii-cheie care ar fi putut conduce opoziţia împotriva organizaţiei. In ianuarie 2014, încă foarte puţin cunoscut, ISIS a traversat graniţa siriană în Irak şi a ajuns în oraşele Ramadi şi Fallujah. Aceste victorii nu au declanşat multe semnale de alarmă. Dar apoi au început să acapareze din ce în ce mai mult teritoriu în Irak.

In aprilie 2014, un lider ISIS şi-a îndemnat luptătorii: „Nu vă opriţi până când crucea nu este îndepărtată, porcul nu este omorât. Mărsăluiţi înainte şi redesenaţi harta. “ In aceeaşi lună, în timp ce „blitzkriegul" jihadist s-a abătut asupra provinciei Anbar, un şeic tribal se tânguia: ,,Iadul a venit in aceste sate şi oraşe". Pe 6 iunie, ISIS a lansat o ofensivă violentă asupra oraşului Mosul, al treilea oraş ca mărime din Irak. Contingentul mult mai mare al armatei irakiene, deja terorizat de videoclipuri ale militanţilor ISIS care decapitau soldaţi irakieni, s-a prăbuşit. In cinci zile, ISIS controla complet Mosul. Armamentul abandonat, expus pe internet, a

sporit puternic prestigiul şi arsenalul organizaţiei teroriste. La fel şi sutele de milioane de dolari pe care le-au confiscat de la [11] băncile din oraş

Rămăşiţele armatei lui Saddam s-au alăturat înaintării organizaţiei ISIS. La fel au făcut şi o serie de oameni din triburile de sunniţi care, sub numele de „Fiii Irakului", se alăturaseră ,,Trezirii sunnite" în alianţă cu armata SUA pentru a rezista insurgenţei. Dar acum angajamentul lor fusese trădat. Guvernul şiit al prim-ministrului Maliki încetase plăţile către Fiii Irakului. In schimb, triburile sunnite erau atacate de militia siită si de forţele guvernului central, membrii lor fiind închişi sau răpiţi ori pur şi simplu ucişi. Maliki era văzut drept o marionetă a Iranului, în timp ce ISIS era perceput, cel puţin iniţial, în cuvintele unui lider tribal sunnit, ca „un conducător al bătăliei împotriva persanilor".[12]

Pe măsură ce ISIS se apropia de porţile Bagdadului, panica şi confuzia cuprindea oraşul. Atentatele cu maşini-capcană contribuiau la sentimentul de sfârsit iminent. In interiorul

y

ambasadei SUA, în Zona Verde din Bagdad, diplomaţii americani au ars documente şi s-au pregătit să evacueze. Părea doar o chestiune de timp până jihadiştii cucereau oraşul şi îl prădau. ISIS a anunţat că, după Bagdad, următoarele sale ţinte erau oraşele sfinte şiite Najaf şi Karbala. Aceasta însemna că principalele câmpuri petrolifere ale Irakului din sud erau acum în pericol. Companiile petroliere internaţionale s-au grăbit să-şi facă planuri de evacuare a personalului. Preţurile petrolului au crescut. Doar numărul mare de miliţii şiite, combinate şi coordonate de Forţa Quds a lui Soleimani, a oprit ISIS din cucerirea Bagdadul. Până în iulie, preţurile petrolului au început să scadă.[11]

Dar consecinţele ofensivei au fost alarmante. Cu hotărâre fanatică, dar bine organizată, ISIS a redesenat, cel puţin pentru o vreme, harta din inima Orientului Mijlociu. Acum controla un teritoriu învecinat care ajungea din nordul şi centrul Siriei până în Irak la Mosul — aproape aceeaşi distanţă ca de la Londra la Edinburgh — cu până la opt milioane de oameni sub conducerea sa.

La începutul lui iulie 2014, după aproape o lună de la lansarea atacului asupra oraşului Mosul, o siluetă cu barbă, îmbrăcată în negru, purtând un turban negru, a urcat încet pe podiumul din Marea Moschee veche de 800 de ani a oraşului Mosul. Se numea

9

Ibrahim Awad al-Badri, dar luase numele Abu Bakr al-

Baghdadi.

Baghdadi obţinuse diploma de licenţă în studii coranice şi apoi un doctorat în jurisprudenţa islamică, axat pe recitarea textelor coranice medievale. După invadarea ,,pământurilor musulmane" de către Statele Unite si aliaţii săi în 2003, a devenit activ în

grupurile de rezistenţă islamică. Acest lucru l-a făcut să ajungă

în 2004 în închisoarea supraaglomerată condusă de americani Camp Bucea, care a devenit cunoscută şi sub numele de Universitatea Jihadistă. Căci i-a oferit forumul pentru crearea reţelelor între jihadisti si foşti ofiţeri de armată si de informaţii din partidul Ba’ath. Eliberat după zece luni, al-Baghdadi a devenit expertul principal în legea Şaria pentru al-Qaeda din Irak. Printre îndatoririle sale se număra furnizarea justificărilor teologice medievale pentru actele teribile de teroare. Până în 2010, el devenise liderul a ceea ce era acum Statul Islamic. Printre ceilalţi lideri se aflau foşti ofiţeri ai armatei lui Saddam. Au adus experienţă, organizare şi strategie — şi încrâncenare şi o sete copleşitoare de răzbunare.

În ziua aceea de pe podiumul din Mosul, în iulie 2014, al-Baghdadi a proclamat un nou califat. Spre deosebire de un stat- naţiune, califatul nu are frontiere definite, ci este mai degrabă tărâmul credincioşilor musulmani, unul care trebuie protejat şi extins prin forţa armelor - prin Jihad. După cum a spus unul dintre locotenenţii principali ai lui Baghdadi, obiectivul era crearea unui stat islamic ,,care nu recunoaşte graniţele" şi care va învinge necredincioşii şi apostaţii şi îşi va extinde stăpânirea dincolo de lumea islamică actuală. După cum le-a spus al-Baghdadi jihadiştilor adunaţi în acea zi la Mosul: „Veţi cuceri Roma şi veţi stăpâni lumea".

Acest obiectiv depăşea cu mult capacităţile sale. Dar, prin cuceririle sale rapide, crease un stat de facto. Mai mult, se impusese drept cea mai bogată organizaţie teroristă din istoria lumii. La un moment dat câştiga până la un miliard de dolari pe an.[14] Petrolul juca un rol foarte important, deoarece teritoriul ISIS îi conferea controlul asupra grosului producţiei de petrol sirian, precum şi asupra unei mici părţi din producţia irakiană. Deşi producţia scăzuse, conducea o operaţiune semiprofesionistă care genera venituri.

O parte din petrolul ISIS era vândut pe teritoriul său sau, în ciuda duşmăniei lor, regimului Assad. Dar o parte substanţială era mutată din ţară şi introdusă ilegal cu camionul, în mare parte în Turcia. Dincolo de petrol, restul veniturilor ISIS proveneau din impozite, taxe, furturi, extorcări, exproprieri şi jefuirea antichităţilor, precum şi din fonduri de la simpatizanţi din statele din Golf. Toate acestea au conferit grupării ISIS o putere financiară nemaivăzută până în acel moment la un grup terorist. Aceste venituri au permis ISIS să plătească salarii mai mari decât primeau luptătorii din grupurile concurente sau dacă ar fi avut locuri de muncă acasă.

ISIS a câştigat o acoperire globală din propagandă şi stăpânirea extraordinară a reţelelor sociale, care au devenit un instrument puternic de recrutare. Videoclipurile ingenioase, extrem de bine produse, se adresau bărbaţilor musulmani tineri, nemulţumiţi, nu numai din lumea araba si din Asia Centrală, ci si din restul Asiei si, în special, din comunităţile islamice de imigranţi din Europa şi America de Nord. In *Nu există viaţă fără Jihad,* un recrut ISIS din Ţara Galilor declara: „Nu înţelegem conceptul de graniţe", în timp ce altul, un recrut din Scoţia, lansa îndemnul: „Trăind în Occident, în inima ta te simţi deprimat... leacul pentru depresie este Jihadul". Acest videoclip a fost urmat de *Sfârşitul lui Sykes-Picot*, videoclip care sărbătorea ştergerea graniţei dintre Irak şi Siria. Aceste videoclipuri erau însoţite de imagini înfricoşătoare ale decapitărilor şi execuţiilor şi ale jihadiştilor care triumfau în luptă. Recrutarea în ISIS, atât din lumea musulmană, cât şi din Europa, a crescut exponenţial. Forţele sale de luptă străine au fost estimate la un moment dat la peste 30 000, atraşi din jumătate din ţările lumii.

ISIS a continuat să-şi extindă teritoriul în Siria. In Irak a ocupat zona locuită de yazidi, care aveau propria religie extrem de veche. Cei care au putut să fugă au facut-o; dintre cei rămaşi în urmă, bărbaţii au fost ucişi, iar femeile si fetele luate ca sclave sexuale, în baza unei justificări din textele medievale.

Cum ISIS se îndrepta spre Erbil, capitala Kurdistanului semiautonom, Statele Unite au revenit în cele din urmă, lansând primul raid aerian asupra forţelor ISIS care înaintau.

Teritoriul fizic pe care ISIS l-a deţinut până în 2017 i-a conferit un prestigiu cu care al-Qaeda nu putuse rivaliza. Alte grupări jihadiste au promis loialitate faţă de ISIS, inclusiv Boko Haram din Nigeria. Facţiunea ISIS din Libia părea a fi un export direct din Irak. Facţiunea ISIS din Sinai şi-a asumat responsabilitatea pentru doborârea unui avion de linie ce transporta turişti ruşi. Jihadiştii aveau să ducă războiul înapoi în Europa, cu atacuri teroriste, inclusiv o noapte de groază la Paris, în noiembrie 2015, şi o dimineaţă de groază pe aeroportul din Bruxelles, în martie 2016. „Lupii singuratici", unii dintre ei radicalizaţi online, alţii controlaţi din Siria, vor desfăşura atacuri în Europa, Statele Unite şi Canada. Intre 2014 şi 2016, ISIS şi filialele sale au lansat peste 150 de atacuri în Irak, Siria, Egipt şi Libia.[15]

La sfârşitul lui 2015, Statele Unite au început să trimită trupe de operaţiuni speciale în Irak pentru a sprijini luptătorii irakieni şi kurzi împotriva ISIS. Miliţiile şiite, multe controlate de Iran, reprezentau o parte semnificativă a forţelor irakiene.

Câteva luni mai târziu, trupele irakiene au reuşit să recâştige controlul asupra oraşelor Ramadi şi Fallujah. Au fost necesare nouă luni de lupte grele în cartiere populate până când guvernul irakian a putut anunţa că oraşul Mosul fusese eliberat. Printre numeroasele ruine se număra Marea Moschee, veche de 800 de ani, unde al-Baghdadi proclamase califatul cu trei ani şi jumătate în urmă.

In martie 2019, ISIS şi-a pierdut ultima bucată de teritoriu, în estul Siriei. Califatul nu mai exista. Dar ISIS continua. S-a transformat din nou într-o organizaţie de gherilă, folosind încă o dată teroarea ca armă atât în Irak, cât şi în Afghanistan şi în întreaga lume. La mijlocul lui septembrie 2019, al-Baghdadi a apărut cu o înregistrare audio menită să-i înflăcăreze mişcarea. America, spunea el, ,,a fost zdrobită şi umilită".[16]

Până atunci, forţele americane, ajutate de aliaţii lor sirieni kurzi şi de serviciile de informaţii irakiene, se apropiau de al-Baghdadi. Intr-o noapte de octombrie, în 2019, opt elicoptere pline cu comandouri ale Forţei Delta a Armatei SUA au decolat dintr-o bază din Kurdistanul irakian. Au zburat rapid şi jos peste teritoriul deţinut de Rusia şi de Turcia. După ceva mai mult de o oră au coborât pe acoperişul unei ascunzători din regiunea neguvernată din nord-vestul Siriei. Acolo, adăpostit de liderul unui grup separat al-Qaeda, se afla al-Baghdadi, împreună cu alţi luptători ISIS. Comandourile s-au infiltrat în partea laterală a refugiului şi au copleşit luptătorii ISIS, Baghdadi a fugit într-un tunel, luându-i cu el pe membrii familiei sale. Dar nu era nici o cale de ieşire; tunelul era o fundătură. Urmărit de un câine Delta Force, al-Baghdadi a declanşat vesta sinucigaşă pe care o purta. Acesta i-a fost sfârşitul. Câteva ore mai târziu, avioanele care survolau zona au redus refugiul la stadiul de ruine.[1']

Dar acesta nu a fost sfârşitul ISIS. Se estima că mai sunt încă 15 000 până la 20 000 de luptători ISIS, plus alţi 10 000 de deţinuţi în închisori improvizate, plus afiliaţii şi adepţii din întreaga lume.

Cu toate acestea, într-un mod semnificativ, impactul ISIS dispăruse. In 2014, avansul său fulgerător în Irak provocase panică pe piaţa petrolului ducând la creşterea preţurilor. Dar impactul asupra preţului nu a durat mult.

Capitolul 34

SOCUL PETROLULUI

Timp de trei ani, din 2011 până în 2013, preţul petrolului a fost surprinzător de stabil — puţin peste 100 de dolari pe baril. Deşi era de aproape cinci ori mai ridicat decât cu un deceniu în urmă, lumea se obişnuise cu acest nou preţ. Era numit „noua normalitate" şi, pe această bază, ţările îşi puteau face bugetele, iar companiile îşi puteau finanţa proiectele. Când s-a dovedit că situaţia nu era chiar o normalitate, lumea petrolului a fost zdruncinată, ţările au resimţit şocul şi, din criza preţurilor a apărut o nouă dinamică geopolitică.

Surprinzător a fost însă faptul că preţul a rămas atât de constant în aceşti trei ani, în ciuda turbulentelor si a instabilităţii ofertei mondiale. Motivul a fost întâmplător: producţia din SUA crescuse datorită petrolului de şist. Totuşi aceste câştiguri au fost contrabalansate de întreruperi şi de pierderi de resurse în altă parte — în Libia, unde preşedintele companiei sale naţionale de petrol declara că ţara „s-a dezintegrat aproape completşi în Nigeria, unde militanţii atacau conductele ţării. In Venezuela, regimul instituit de Hugo Châvez, sub mantra „socialism al secolului *XXV*[4]*,* avea să devină, sub conducerea lui Châvez şi a succesorului său, Nicolâs Maduro, un mare dezastru economic şi umanitar, producţia sa de petrol prăbuşindu-se. Sancţiunile impuse Iranului pentru a contracara programul său nuclear i-au redus substanţial exporturile. Toate acestea au echilibrat creşterea pentru exploatările de. şist din Statele Unite - pentru o vreme.

De fapt, până la sfârşitul primăverii lui 2014 crescuse îngrijorarea cu privire la posibilitatea unui deficit — prea puţin petrol pentru a ţine pasul cu cererea tot mai mare. In acel moment, ISIS înainta rapid în Irak, punând în pericol barilul de petrol. „IRAK Violence Lights Fuse to Oil Price Spike", („Violenţele din Irak aprind fitilul exploziei preţului la petrol"), titra *Financial Times*2

Totuşi, în acea vară a lui 2014, producătorii din Golful Persic au început să primească semnale deconcertante de pe piaţă. Din motive necunoscute, nu şi-au putut vinde tot petrolul în

Asia.

Semnalele, deşi nu au putut fi interpretate cu uşurinţă în acel moment, au atras atenţia asupra schimbării importante de pe piaţa mondială a petrolului şi din economia mondială. Căci acesta a fost momentul în care era BRIC a inaugurat era şistului. Cele mai dinamice evoluţii din industria petrolieră globală nu se mai situau pe partea cererii, în ţările cu pieţe în creştere, ci mai degrabă pe partea ofertei, în inima industriei petroliere americane.

La începutul lui septembrie 2014, preţul petrolului a scăzut puţin sub 100 de dolari pe baril — până la 99,51 dolari. Până la mijlocul lui octombrie a scăzut la 84 de dolari. Se coagulau rapid forţe pentru a submina o întreagă structură industrială care se baza pe ideea unui preţ al petrolului de 100 de dolari.

Parţial era vorba despre cerere. Creşterea economică globală era mai slabă decât se anticipase - ceea ce a însemnat o încetinire a cererii de petrol. Cea mai semnificativă a fost încetinirea din China. In vara lui 2014, un grup de economişti s-a întâlnit pentru a discuta despre perspectivele economice ale ţării. Conform sugestiilor unora dintre aceştia, China trebuia să ia în considerare schimbarea de la tară cu „creştere economică susţinută*' la cea de ţară cu „creştere economică medie". Dar aceasta era o ţintă prea îndepărtată. în schimb, grupul a venit cu un compromis — o ţară cu „creştere medie spre mare". In acelaşi timp, producţia de petrol creştea în mai multe ţări — Canada. Rusia, Brazilia si Irak. Dar, de departe, domina creşterea şistului din Statele Unite. Până la mijlocul lui noiembrie, preţul a scăzut la 77 de dolari.

Aşa cum se întâmplase atât de des în perioadele anterioare de tensiuni pe piaţa petrolului, ochii s-au îndreptat către OPEC. Dar aceasta nu mai era organizaţia din trecut. Venezuela, unul dintre cei mai vechi membri ai OPEC, se cufunda tot mai mult în colapsul său autoindus. Oamenii nu-şi puteau lua medicamentele, iar viitoarele mame treceau graniţa în Columbia pentru a naşte, deoarece spitalele venezuelene nu mai aveau provizii.

Rivalitatea dintre Iran si Arabia Saudită devenise si mai acută.

Acordul nuclear cu Iranul a fost un şoc imens pentru producătorii arabi de petrol. însemna că petrolul iranian autorizat urma să revină pe piaţa mondială. Statele din Golful Persic au fost şi mai alarmate când preşedintele Obama a spus că, printr-un acord nuclear, Iranul ar fi putut fi „o putere regională de succes" şi, mai târziu, că „Iranul va fi şi ar trebui să fie o putere regională". Mai mult decât atât, zeci de

miliarde de dolari din câştigurile petroliere iraniene, deţinute în contul de garanţie, urmau să fie eliberate, oferind Iranului resurse suplimentare pentru a investi în ceea ce aceste ţări considerau ca fiind impulsul său de a domina Orientul Mijlociu.

Singurele ţări OPEC care aveau capacitatea de a reduce producţia pentru a susţine piaţa şi a determina creşterea preţurilor erau Arabia Saudită, urmată de Abu Dhabi si de Kuwait. Cu toate acestea, cel mai mare beneficiar al preţurilor ridicate era Iranul, şi ultimul lucru pe care oricare dintre aceste ţări şi-l dorea să-l facă era să ajute Iranul. Timp de decenii, fusese de la sine înţeles faptul că tensiunile şi turbulenţele geopolitice vor determina creşterea preţului petrolului. Dar aici se întâmpla tocmai opusul — geopolitica scădea preţul petrolului. Rivalitatea dintre Riad şi Teheran a împiedicat orice acord de a opri ceea ce părea a fi începutul unei scăderi a preţurilor.

Saudiţii au avut alt motiv pentru care nu au redus producţia. La mijlocul anilor 1980, într-o perioadă de excedent, învăţaseră lecţia conform căreia, dacă ei reduceau şi alţii nu, ajungeau să piardă cota de piaţă — şi banii.

Cam la asta se gândea şi delegaţia saudită când a mers la Viena pentru întâlnirea OPEC din noiembrie 2014, în special la creşterea fără precedent a şistului american. „Producătorii non -OPEC'', a spus ministrul saudit al petrolului Aii Al-Năimi, „trebuie să vină la masă." Asta însemna, mai mult decât oricine altcineva, ceea ce era pe atunci cel mai mare producător mondial — Rusia.

Viata lui Năimi însusi reflecta transformarea Arabiei Saudite. El
T »
îşi petrecuse primii ani ca Bedu — „locuitor al deşertului[4]' — trăind într-un cort, călătorind prin deşert, ajutând la îngrijirea caprelor de care depindea viaţa nomadă a familiei sale. In 1947, la vârsta de 12 ani, a fost angajat curier la Aramco. Acesta era momentul în care Aramco se pregătea după al Doilea Război Mondial să fie un joint venture de companii americane. La momentul potrivit, Năimi a fost trimis în Statele Unite pentru a studia geologia, mai întâi la Universitatea Lehigh din Pennsylvania, apoi la Stanford. înapoi în Arabia Saudită, a avansat în companie, iar în 1983 a devenit primul preşedinte saudit al Aramco, care până atunci fusese pe deplin naţionalizat. 12 ani mai târziu a fost numit ministru al petrolului. A devenit apropiat al regelui Abdullah, care se baza pe judecata sa şi i-a încredinţat gestionarea politicii petroliere a Arabiei Saudite.

Năimi sosise la Viena cu câteva zile înainte de întâlnirea din noiembrie 2014 pentru o discuţie privată organizată de

ministrul venezuelean Rafael Ramirez cu doi producători-cheie non-OPEC, mexicanii şi ruşii. Pentru a evita corpul de presă mereu vigilent, Năimi şi consilierii săi au fost lăsaţi lângă zona de aprovizionare a hotelului Park Hyatt care ducea în bucătăria hotelului. Năimi a urcat la etaj cu liftul de serviciu folosit pentru room service.

In camera unde avea loc întâlnirea, ministrul mexican Pedro Joaquin Cold a explicat că Mexicul nu poate reduce producţia, atât din motive tehnice, cât şi pentru că urma să lanseze o campanie de atragere a investiţiilor străine pentru a revitaliza industria mexicană. Să ceară o reducere a producţiei ar fi fost un mesaj foarte greşit. Ruşii — directorul executiv al Rosneft, Igor Secin, şi ministrul energiei, Aleksandr Novak — au explicat că nici Rusia nu putea aplica reducerea, din cauza a ceea ce au descris ulterior drept „factori climatici, logistici şi tehnologici".

Pentru Năimi era clar că aceste alte ţări nu aveau intenţia să reducă producţia. încercau, concluziona el, să preseze Arabia Saudită să „intervină din nou şi reducă dramatic producţia'*.

„Se pare că nimeni nu poate reduce", a spus Năimi. „Deci cred că întâlnirea s-a încheiat." S-a ridicat, si-a strâns hârtiile si a dat mâna. „Mulţumesc", a spus el cu un aer crispat. Şi apoi a ieşit. Cei din cameră au rămas uluiţi. A durat un moment pentru ca ceilalţi să-si dea seama ce tocmai se întâmplase. Asistenţii lui Năimi s-au grăbit să-şi adune hârtiile şi să alerge după el.

La şedinţa ministerială a OPEC, care a urmat pe 26 noiembrie 2014, Năimi a prezentat poziţia Riadului. Dacă Arabia Saudită, sau OPEG, ca entitate, reduc producţia fără participarea majoră a ţărilor non-OPEG, „am sacrifica atât venituri, cât şi cotă de piaţă". Problema consta în „prea mulţi producători noi".

Miniştrii OPEG au ieşit în acea zi cu decizia istorică - care a fost, de fapt, de a nu lua nici o decizie. In loc să încerce să stabilizeze piaţa, vor lăsa piaţa să se gestioneze singură; exportatorii erau liberi să producă la orice nivel puteau. Piaţa se va „stabiliza singură", a spus Năimi. Dar apoi a adăugat: „în cele din urmă".[2]

In săptămânile care au urmat, petrolul a continuat să curgă în piaţă, iar până la mijlocul lui ianuarie preţul se prăbuşise la mai puţin de jumătate din ceea ce fusese cu cinci luni în urmă. *The Economist* a surprins ceea ce era perceput drept noul război al petrolului cu o copertă pe care apărea titlul „Şcici

i>[ersus] Şisturi". In Statele Unite, producătorii de ţiţei de şist, mulţi acumulând niveluri ridicate de datorii pentru a-şi finanţa programele de forare, au fost puternic afectaţi. „Producătorii de petrol de şist zdrobiţi de căderea petrolului" titra un ziar pe prima pagină. Aproape 100 de companii au dat faliment. Restul şi-au redus bugetul, iar muncitorii au fost concediaţi,[3]

Cu siguranţă, au presupus unii, piaţa se va stabiliza, deoarece, se credea, producătorii de şist erau producătorii cu costuri ridicate şi în mare parte aveau să dea faliment la 70 de dolari barilul. „Toate studiile pe care le-am văzut arătau că rentabilitatea pentru şist era de 70 de dolari pe baril", îşi amintea un expert responsabil de luarea deciziilor într-una din ţările din Golf. Dar s-a dovedit că şistul nu avea un cost ridicat (de producţie). Producătorii americani au devenit mult mai eficienţi şi mai preocupaţi; au continuat să înveţe despre roci şi să inoveze în domeniile forării şi finalizării puţurilor. De asemenea, odată cu reducerea drastică a cheltuielilor din partea companiilor, costul tehnologici şi al serviciilor de care depindeau pentru foraj a scăzut. Surplusul se acumula.[4]

Apariţia petrolului de şist forţase industria petrolieră să înveţe un nou vocabular — „ciclu scurt" *versus* „ciclu lung". Ciclul scurt era, cel mai evident, şistul. Se lua o decizie de a fora şi, în jumătate de an, un puţ putea produce petrol. Timpul efectiv de forare în sine a fost scurtat la cinci sau şase zile. Un singur puţ care ar fi putut costa în jur de 15 milioane de dolari cu un an sau doi în urmă putea costa acum circa şapte milioane de dolari. Desigur, din cauza ratelor ridicate de epuizare a şistului, producătorul trebuia să foreze continuu noi puţuri.

Acest lucru contrasta cu ciclul lung — un proiect petrolier sau GNL offshore, care avea nevoie de cinci până la zece ani pentru a fi realizat, dar care putea produce timp de mulţi ani după aceea. In loc de şapte milioane de dolari, un proiect offshore cu ciclu lung costa 700 de milioane de dolari sau şapte miliarde de dolari — sau mult mai mult. Multe proiecte cu ciclu lung au fost lansate sau planificate în timpul epocii BRIC, bazându-se pe faptul că 100 de dolari pe baril era ,,noua normalitate". Dar acum, odată cu prăbuşirea preţurilor, noile proiecte cu ciclu lung erau amânate, întârziate sau anulate definitiv. Preturile au continuat să fie scăzute si în 2015.

Fără a lua vreo decizie, OPEC cedase controlul asa-

numitilor ,,investitori de tip swing" - pieţele financiare: fondurile speculative si comercianţii si alţi jucători din domeniul financiar care se ocupau de barili pe hârtie. „Sentimentul'[4] în rândul acestor investitori — dacă erau optimişti sau pesimişti în legătură cu preţurile şi cu piaţa — va determina ciclurile „lungi" sau „scurte" la contractele viitoare. Si deciziile lor cumulative vor accentua, la rândul lor, fluctuaţiile de preţ într-o direcţie sau alta. In acel moment, predomina pesimismul. Preţurile scăzuseră sub 30 de dolari şi păreau să se îndrepte spre 25 de dolari barilul. Unele bănci de investiţii au avertizat că petrolul ar putea scădea sub 20 de dolari barilul.

„Piaţa petrolului este mult mai mare decât OPEC", spunea Năimi în februarie 2016, dar alte ţări nu arătaseră „nici o dorinţă să împartă povara." Ca urmare, continua el: „Am ales cel mai eficient mod de a reechilibra cererea şi oferta — am lăsat totul pe seama pieţei. A fost - este — un caz simplu de a lăsa piaţa să-şi facă treaba."[5]

Ministrul iranian al petrolului, Bijan Zanganeh, le-a cerut celorlalte ţări din Golf să reducă producţia, în timp ce Iranul redobândea, după cum a spus el, „cota noastră pierdută de piaţă". Ţările din Golful Persic erau hotărâte să nu reducă producţia pentru a face loc petrolului iranian suplimentar. „Vom furniza petrol oricui îl cere", a spus prinţul Abdulaziz bin Salman, viccministrul saudit al petrolului la acea vreme.

Deja majoritatea exportatorilor de petrol erau într-o mare dificultate. Nigeria, cu 175 de milioane de locuitori, depindea de petrol pentru 70% din bugetul său. In Rusia, bogăţia se scurgea rapid din fondul suveran. Arabia Saudită, înregistrând un deficit,
accelera reducerea marilor sale rezerve valutare. Veniturile petroliere din Irak se prăbuşiseră. In 2015, Venezuela, disperată, lea sugerat altor ţări OPEC să organizeze o ,,campanie de mediu în interiorul SUA“ împotriva exploatărilor de şist.

Mesajul lui Năimi despre ,,a nu acţiona independent'* fusese în sfârşit înţeles. Arabia Saudită şi Rusia lucrau la un acord pentru a stabiliza producţia. Până în aprilie 2016, miniştrii petrolului care reprezentau aproximativ jumătate din producţia mondială s-au adunat la hotelul Sheraton din Doha, capitala Qatarului. Aproape încheiaseră un plan de îngheţare a producţiei — pentru a menţine producţia constantă ca să oprească fluxul de stocuri şi ca să câştige timp pentru a recupera.

Dar o ţară a fost principala absenţă - Iranul. Hotărât să-şi crească producţia, nu ar fi fost niciodată de acord să facă

parte dintr-un acord de îngheţare a producţiei.

Totuşi Năimi îşi îndeplinise obiectivul asupra căruia insistase din 2014 - consimţământul Rusiei de a-şi limita cumva producţia. Dar în timpul nopţii a venit un apel din Arabia Saudită. Mesajul către Năimi era clar — nici un acord fără Iran. Si Iranul în mod clar

nu participa. Acordul a căzut.

La Doha, ceilalţi au fost uimiţi de această schimbare peste noapte după tot efortul depus. Dar aşa stăteau lucrurile. Altcineva era la putere în Arabia Saudită. Năimi nu mai era omul responsabil cu politica petrolieră saudită.

Câteva zile mai târziu, regele Salman a anunţat o restructurare a cabinetului. Năimi, până în acel moment cel mai puternic om la nivel mondial din sectorul petrolier, fusese înlocuit. Noul ministru era Khalid al-Falih, absolvent al Universităţii Texas A & M, director executiv al companiei Saudi Aramco şapte ani, timp în care încurajase compania să se ,,internaţionalizeze", extinzând afacerile cu produse derivate atât în Arabia Saudită, cât şi în afara ţării, pentru a avea o piaţă sigură în ţările consumatoare. Şi apoi a activat o perioadă ca ministru al sănătăţii pentru a face faţă epidemiei de MERS (sindromul respirator din Orientul Mijlociu), provocată de un virus respirator, care devenise o urgenţă medicală naţională. Dar această misiune a durat doar un an înainte ca noua

sa numire să-l readucă în domeniul petrolului, de data aceasta în funcţia de şef al unui minister extins care, pe lângă petrol, includea şi industria, electricitatea, apa şi resursele minerale, reprezentând în total aproximativ 60% din economie.

Intre timp, preţurile petrolului faceau cu siguranţă ce fac preţurile — reechilibrau piaţa, reducând decalajul dintre cerere şi ofertă. Prăbuşirea preţurilor încetinea crearea de noi rezerve. Preturile mici stimulau, de asemenea, si cererea. In 2015, creşterea consumului mondial de petrol a fost de peste două ori mai mare decât în 2014. Cu benzină mai ieftină, ponderea SUV-urilor şi a camionetelor uşoare vândute în Statele Unite a crescut de la sub

50% în 2012 la 60% în 2015.

Fără acord, disperarea în rândul ţărilor exportatoare de petrol era în creştere. La începutul lui septembrie 2016, în cadrul unei reuniuni G20 în oraşul chinez Hangzhou, Vladimir Putin a discutat cu prinţul moştenitor Mohammed bin Salman. Ei au convenit că „nu se poate urmări o politică petrolieră fără

implicarea Rusiei si a Arabici Saudite". Prinţul moştenitor a adăugat că Arabia Saudită recunoaşte Rusia drept „un jucător mondial important" şi, de asemenea, drept „o mare putere" — o replică puternică la afirmaţia lui Barack Obama că Rusia nu este nimic mai mult decât o putere regională. La rândul său, Putin a precizat că este în căutarea unei relaţii care să se extindă dincolo de petrol la „cooperare" în „cel mai larg sens al cuvântului".[6]

Mai târziu, în septembrie, Forumul Internaţional pentru Energie, compus din 72 de ţări reprezentând 90% din cererea şi oferta de petrol, s-a întrunit în Alger pentru un dialog ministerial. Ministrul rus Aleksandr Novak a transmis că Rusia va lua în considerare semnarea unui acord. Dar mai întâi ţările OPEG

trebuiau să vină cu propriul acord.[7]

In următoarele câteva ore, miniştrii OPEG s-au întâlnit singuri.
Nimeni nu a fost lăsat să iasă din cameră. Rezultatul a fost o schiţă *

a unei înţelegeri numite „Acordul de la Alger". A luat piaţa prin surprindere, deoarece propunea o reducere de un milion de barili pe zi a producţiei sale totale. „OPEG a luat astăzi o decizie excepţională", declara ministrul iranian al petrolului, Bijan Zanganch. „După doi ani şi jumătate, OPEC a ajuns la un consens."

Aşa cum explica prinţul Mohammed bin Salman: „Veniturile din petrol sunt principalul factor şi principalul motiv al acordului petrolier"/

Un alt factor care a facilitat o înţelegere a fost că OPEC avea în sfârşit un secretar general permanent, o poziţie ce rămăsese neocupată din 2012 din cauza discordiei dintre membri. Noul secretar general era Mohammad Sanusi Barkindo, nigerian şi fost şef al companiei petroliere de stat din Nigeria. Era un mediator care făcea campanie dintr-o capitală OPEC în alta, discret, ascultând cu atenţie, filtrând, încercând să compenseze decalajele. Gel mai dificil decalaj rămânea cel dintre Arabia Saudită şi Iran, deoarece diferenţele legate de politica petrolieră erau un subansamblu al rivalităţii lor geopolitice. Când Barkindo a făcut naveta între Riad şi Teheran, a trebuit să zboare printr-o ţară terţă.

La sfârşitul reuniunii OPEC din noiembrie 2016, Barkindo a declarat: „Am adoptat, contrar aşteptărilor, decizii importante".
OPEC adoptase oficial, mai mult sau mai puţin, acordul de la Alger. Problema Iranului a fost rezolvată cu ingeniozitate. In

mod oficial i s-a alocat o cotă de producţie mai mare, dar în practică acest lucru nu a contat, deoarece celelalte ţări ştiau că Iranul nu este în măsură să o realizeze prea curând.[8]

Două săptămâni mai târziu, OPEC şi un grup de 11 ţări non- OPEC, în frunte cu Rusia, s-au întâlnit la Viena şi au convenit asupra a ceea ce a constituit un acord revoluţionar - un acord OPEC şi non-OPEC. Reducerea de 1,2 milioane de barili pe zi a OPEC urma să se coreleze cu o reducere suplimentară de 558 000 a ţărilor non-OPEC, din care 300 000 urmau să provină din Rusia. Celelalte zece ţări din afara OPEC, de la Kazahstan şi Azerbaidjan până la Oman şi Mexic, constituiau restul. Acest nou aranjament a devenit cunoscut sub numele de „OPEC-Plus" sau „Alianţa de la Viena'5

Desigur, această grupare de ţări „non-OPEC" nu a inclus alţi mari producători non-OPEC - Statele Unite, Canada, Marea Britanic, Brazilia, Norvegia, China şi Australia. Dar producţia SUA scăzuse oricum din cauza reducerii investiţiilor din partea companiilor naţionale puternic afectate în contextul preţurilor scăzute. Aşa cum preţul petrolului s-a prăbuşit după reuniunea din noiembrie 2014, la fel îşi revenea acum după întâlnirile din noiembrie si decembrie 2016.
t

OPEC-Plus ajutase şi la generarea unei reorganizări geopolitice — noua relaţie dintre Moscova şi Riad. La începutul anilor 1990, după prăbuşirea Uniunii Sovietice, Năimi fusese întrebat ce părere are despre Rusia. „Mă gândesc la ea ca la un concurent", spusese el. Dar acum petrolul, care fusese o sursă de rivalitate, îi adusese împreună. O vizită de stat, în octombrie 2017, a regelui Salman la Moscova a demonstrat o relaţie dincolo de petrol. A sosit cu un alai de 1 500 de oameni, iar delegaţia a rezervat cele trei hoteluri principale de lângă Piaţa Roşie. Traficul si măsurile de securitate au fost atât de intense încât singurul mod practic de deplasare în apropiere, în ciuda ploilor neobişnuit de abundente, a fost pe jos. In timpul vizitei, au fost semnate o serie de acorduri ce depăşeau cooperarea energetică, cuprinzând investiţiile, cooperarea militară, vânzarea de arme şi transferul tehnologic. Regele a primit, de asemenea, o diplomă onorifică de la Institutul de Stat pentru Relaţii Internationale din Moscova. La o conferinţă organizată în timpul vizitei, un înalt oficial saudit a fost întrebat despre modul în care această relaţie în plină dezvoltare ar fi afectat relaţia de lungă durată a Riadului cu Washingtonul. Arabia Saudită trebuia să se ocupe de propriul interes naţional, a răspuns diplomat oficialul.

„Dacă vom continua să lucrăm aşa", i-a spus Putin

ministrului saudit al energiei câteva luni mai târziu, „ne vom transforma din rivali în parteneri/[4] Gonfruntându-se cu un val tot mai mare de
sancţiuni occidentale si tot mai izolată de Occident, Moscova a salutat parteneriatul cu Arabia Saudită, cel mai important aliat arab al Statelor Unite. A cimentat revenirea Rusiei în Orientul Mijlociu şi influenţa sa tot mai mare. Era un jucător — sau, aşa cum
o numise un saudit, „un jucător de talie mondială[1]'. Era singura
putere importantă care putea discuta, dincolo de diferende, cu Israelul, Arabia Saudită, Emiratele Arabe Unite, Siria, Iranul, Hezbollah si Hamas.[q]

*

La rândul său, Riadul putea folosi noua relaţie cu Rusia pentru a-şi consolida propria poziţie internaţională şi a se proteja de ceea ce fusese, sub administraţia Obama, o relaţie din ce în ce mai erodată. Mai mult, această nouă legătură cu Rusia putea ajuta Arabia Saudită în rivalitatea cu Iranul.

Redresarea pieţei petrolului a fost facilitată şi de implozia permanenta a Venezuelei şi, implicit, de prăbuşirea producţiei sale de petrol. La sfârşitul anilor 1990, Venezuela ajunsese la 3,3 milioane de barili pe zi. Până la sfârşitul lui 2019 scăzuse la 600 000 de barili pe zi — jumătate din ce producea un singur stat din Statele Unite, Dakota de Nord. Acesta era rezultatul gestionării extrem de defectuoase a economiei de către regimul Châvez—Maduro. Pe lângă faptul că impusese o dictatură, regimul a dus efectiv un război economic cu propria ţară, generând colapsul economiei, datorii uriaşe, politizarea gestionării economiei, lipsuri permanente, corupţie omniprezentă, deturnarea masivă a fondurilor guvernamentale şi sărăcirea populaţiei. Inflaţia se îndrepta spre o rată anuală cu totul de neimaginat, un milion la sută.

Venezuela are cele mai mari rezerve de petrol dovedite din lume, mai mari decât cele din Arabia Saudită, deşi „mult mai greu[44] şi mai scump de produs. Dar industria era privată de investiţii, managerii capabili erau alungaţi din ţară, compania petrolieră de stat nu avea bani pentru a plăti serviciile şi tehnologia de care avea nevoie, iar guvernul Maduro predase armatei controlul industriei. Aproape cinci milioane de refugiaţi, afectaţi de sărăcie, flămânzi şi disperaţi să scape de violenţă, au fugit din ţară, majoritatea pe jos.

Până în primăvara lui 2018, preţurile globale reveniseră la 80 de dolari pe baril. Dar acum apăruse un nou factor pe piaţa petrolului - Donald J. Trump.

Pe 20 aprilie 2018, câţiva reprezentanţi ai unora dintre membrii Alianţei de la Viena s-au întâlnit în Arabia Saudită, la Jeddah, pentru a revizui tendinţele în materie de producţie. La mijlocul întâlnirii, pe telefonul mobil al unuia dintre participanţi a apărut un tweet. Surprins, el a dat telefonul din mână în mână celorlalţi participanţi, care au fost la fel de surprinşi. Preşedintele Trump, care se pare că tocmai văzuse la Fox News o ştire despre creşterea preţurilor la benzină în Statele Unite, trimisese un tweet: ,,Se pare că OPEC a făcut-o din nou. Preţurile petrolului sunt în mod artificial ridicate! Nu este bine şi acest lucru nu va fi acceptat." Experţii de la masa discuţiilor din Jeddah au rămas şocaţi. Preşedintele Statelor Unite negocia cu OPEC prin Twitter.[10]

Trump avea o lungă istorie în denunţarea OPEG. Mai mult, preţurile la benzină erau în creştere, ceea ce putea fi un factor important pentru rezultatul alegerilor pentru Congres din noiembrie 2018. Tactic, a fost, de asemenea, un mesaj către ţările din Golful Persic de a creşte producţia pentru a compensa scăderea viitoare a exporturilor iraniene. Căci administraţia SUA era hotărâtă să reimpună sancţiuni asupra Iranului fără a creşte preţurile.

O lună mai târziu, la sfârşitul lui iunie 2018, în ziua în care ţările OPEC se întâlneau la Vîena, Trump a revenit cu un nou tweet: ,,Să sperăm că OPEC va creşte substanţial producţia. Trebuie să menţinem preţurile la un nivel scăzut!"[11] Dar acesta nu era doar un mesaj venit din Statele Unite. India importa 85% din petrolul lor, iar preţurile ridicate i-ar fi sufocat creşterea economică. La un seminar organizat la palatul Hofburg din Viena, în ajunul reuniunii OPEC, ministrul indian al petrolului, gazelor naturale şi oţelului, Dharmendra Pradhan, descria ,,suferinţa" pe care preţul petrolului o provoca Indiei. China a transmis acelaşi mesaj. Chiar şi guvernul rus simţea presiuni din partea consumatorilor şi a altor sectoare economice din cauza preţurilor ridicate. Moscova era, de asemenea, categoric nemulţumită să renunţe la cota sa de piaţă în favoarea petrolului de şist american.

Până la începutul lui octombrie 2018, preţul petrolului revenise la 86 de dolari; in plus, unii chiar estimau că petrolul ar putea ajunge din nou la valoarea de 100 de dolari pe baril. Preţul crescuse în speranţa că Statele Unite vor impune o interdicţie totală a exporturilor de petrol iranian. Pentru a compensa deficitul aşteptat, Arabia Saudită a crescut semnificativ producţia.

Dar data intrării în vigoare a sancţiunilor era 4 noiembrie, întâmplător cu două zile înainte de alegerile legislative de la

mijloc de mandat din 2018. Când au fost anunţate sancţiunile, au venit cu o surpriză. In loc de ,,zero exporturi simultan", administraţia a acordat ,,derogări semnificative de la reducerea producţiei" pentru opt ţări, care reprezentau 85% din vânzările Iranului, ceea ce însemna că acestea puteau importa în continuare o parte din petrolul iranian fără a fi sancţionate. Trump a explicat: ,,Aş putea duce petrolul Iranului la zero imediat, dar acest lucru ar provoca un şoc pe piaţă". Apoi a adăugat: „Nu vreau să ridic preţul petrolului".[12]

In Venezuela, în 2018, Maduro a câştigat un al doilea mandat de şase ani în urma unor alegeri care au fost considerate de toată lumea o fraudă. Rezultatele au fost respinse de mai multe ţări din emisferă. Adunarea Naţională, pe care Maduro a încercat să o pună pe tuşă, a declarat ilegală şi neconstituţională învestitura acestuia în ianuarie 2019, Preşedintele Adunării, inginerul Juan Guaido, în vârstă de 35 de ani, l-a descris pe Maduro drept „uzurpator" şi a ieşit în faţă ca preşedinte interimar, aşa cum se specifică în constituţie, O seric de ţări din America Latină, precum şi Statele Unite şi Canada, l-au recunoscut pe Guaido ca preşedinte legitim. Acum Venezuela avea doi preşedinţi.[11]

Dar Maduro, susţinut de forţele de securitate cubaneze, controla două active-cheie - industria petrolieră şi armata. Statele Unite au interzis importurile de petrol din Venezuela, care reprezentau jumătate din totalul exporturilor venezuelene. Impasul a continuat în Venezuela, în timp ce economia si nivelul de trai s-au deteriorat. întreruperile de curent au devenit obişnuite, făcând viaţa de zi cu zi şi mai insuportabilă. Venezuela, cândva o mare putere în producţia mondială de petrol, devenise un factor neglijabil pe piaţa globală.

In primăvara lui 2019, administraţia Trump nu a mai acordat derogări pentru importatorii de petrol iranian. Politica era acum exporturi zero. Iranul, care exportase 2,5 milioane de barili pe zi, a scăzut în curând la câteva sute de mii, fie daţi la schimb, fie transportaţi ilegal. S-au adăugat sancţiuni şi la exportul altor produse.

Sancţiunile sufocau economia iraniană. în replică, Iranul a crescut îmbogăţirea uraniului, care fusese limitată de acordul nuclear. Ţările din Golf, deşi susţineau izolarea Iranului, s-au îngrijorat de ceea ce ar fi putut face Iranul încolţit. In mai 2019, Statele Unite au trimis un portavion cu o echipă operativă în Golf. ,,Pe curs de coliziune", a apărut pe coperta

publicaţiei *The Economist.* „America, Iranul şi ameninţarea războiului."[14]

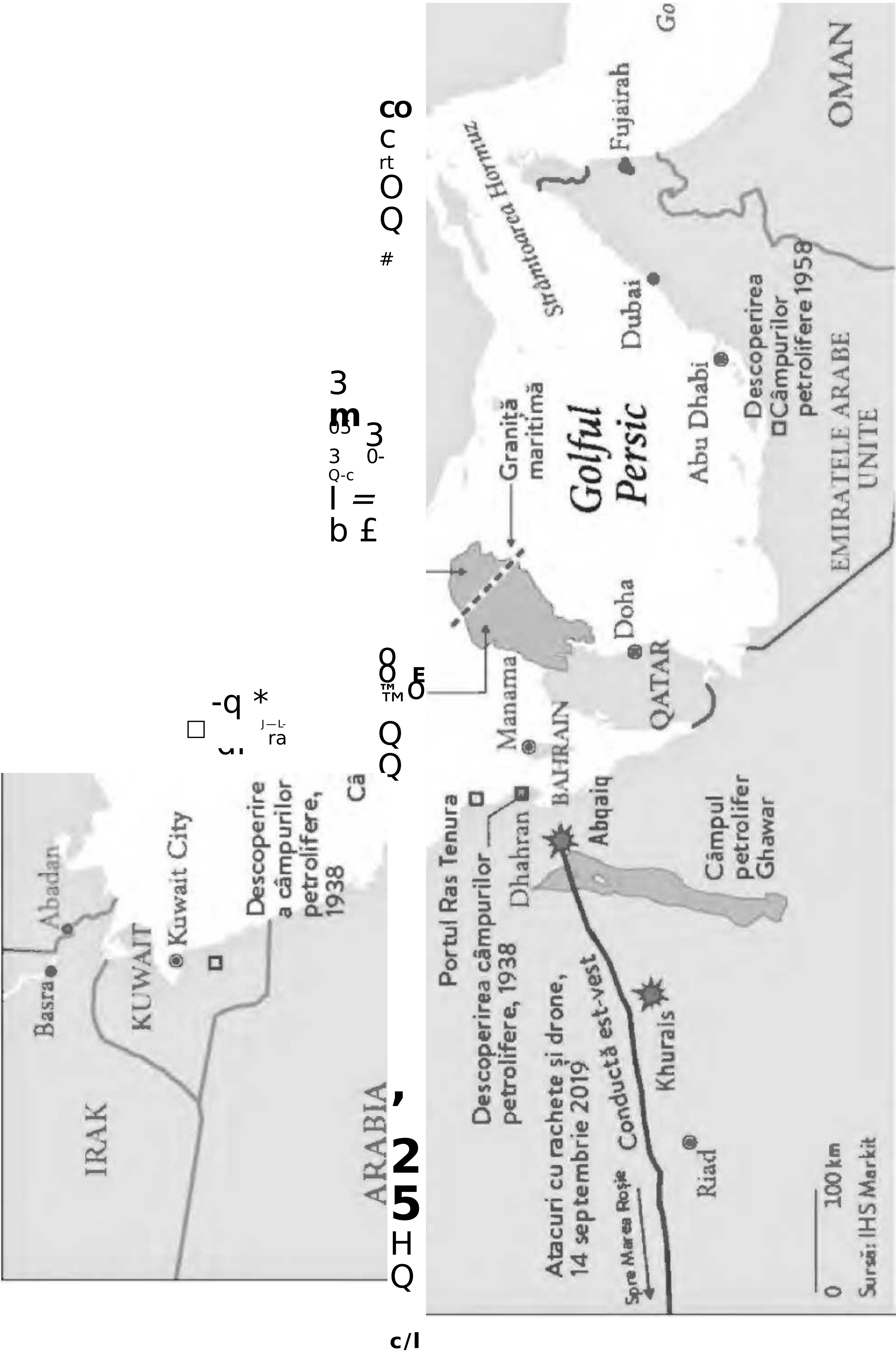
Dar exista deja şi un alt tip de război — războiul comercial dintre Statele Unite si China. Si acesta se înrăutăţea, având în vedere că Statele Unite adăugau taxe pentru mărfurile din China, iar chinezii răspundeau făcând acelaşi lucru cu mărfurile americane, inclusiv cu importurile de GNL şi de petrol. Războiul comercial afecta creşterea economică globală şi, la rândul lui, ducea la scăderea cererii de petrol. Şi asta a făcut ca preţul petrolului să scadă din nou.

La aproximativ 03:45, pe 14 septembrie 2019, câteva explozii au zguduit întunericul şi în două puncte din provincia de est a Arabiei Saudite, esenţiale pentru procesarea petrolului ţării, au izbucnit incendii. Pompierii, crezând că sunt doar nişte accidente, s-au grăbit să stingă flăcările. Dar nu fuseseră accidente; fuseseră atacuri cu drone si rachete de croazieră. Una dintre zone eraAbqaiq, o imensă instalaţie industrială de ţevi şi unităţi de procesare. Era „echipamentul" crucial din întreaga industrie petrolieră globală, deoarece procesează şi purifică cea mai mare parte a ţiţeiului saudit pentru a fi trimis la rafinării interne sau pentru export. Cealaltă zonă era Khurais, o altă unitate de procesare importantă.

Acesta a fost momentul în care anii de ,,scenarii“ au devenit, într-o clipă, realitate — jocurile de război s-au transformat într-un act de război. Atacurile au demonstrat vulnerabilitatea fizica a marii infrastructuri petroliere ce acoperă Golful Persic. Atacurile au distrus 5,7 milioane de barili pe zi din fluxul de petrol — în termeni absoluţi, cea mai mare întrerupere din istoria industriei petroliere. Lunca următoare, preţul petrolului a crescut.

Rebelii Houthi din Yemen si-au revendicat imediat responsabilitatea, descriind atacul ca pe o răzbunare pentru campania aeriană saudită din Yemen. Iranul a negat orice responsabilitate, având aerul unei negări neplauzibile. Căci abilitatea de coordonare si precizia ţintirii si a execuţiei — si distanta de 1 207 kilometri faţă de Yemen — indicau clar faptul că Iranul concepuse atacul, parte a unei serii de atacuri din ce în ce mai puternice asupra sistemului petrolier care răspunsese la campania SUA în favoarea interdicţiei totale a exporturilor de petrol iranian. Dovezile au indicat că atacul a venit din nord — din puncte de lansare fie aflate în Iran, fie dintr-o zonă controlată de siiti din Irakul vecin.[15]

Cu toate acestea, un anumit grad de ambiguitate din partea saudiţilor a fost util. Căci altfel ar fi existat presiuni pentru a riposta. Dar s-ar fi riscat în continuare o escaladare şi mai multe distrugeri asupra infrastructurii petroliere şi de desalinizare din regiune.



In anii precedenţi, ceva atât de devastator, în centrul industriei mondiale a petrolului, ar fi propagat panica pe piaţa globala şi ar fi

dus la o creştere bruscă a preţurilor. Insă acum izbitoare nu era creşterea preţului, cât faptul că nu crescuse atât de mult şi coborâse

>
<

în scurt timp acolo unde fusese înainte de atac. Parţial s-a datorat faptului că saudiţii s-au grăbit să precizeze că vor menţine nivelurile de export existente prin golirea stocurilor şi reducerea aprovizionării rafinăriilor lor interne. S-au mişcat repede pentru a repara instalaţiile. Mai mult, stocurile globale erau mari.

Ceea ce a contat, de asemenea, a fost reechilibrarea pieţei mondiale a petrolului prin creşterea continuă a rezervelor de petrol american. S-a dovedit că şistul nu reconfigurase doar piaţa mondială a petrolului, ci şi psihologia pieţei mondiale, oferind un nou sentiment de siguranţă.

Si totuşi frământările au continuat în regiune. Manifestanţii furioşi din Irak au continuat să protesteze luni la rând împotriva colapsului serviciilor sociale, a lipsei locurilor de muncă, a corupţiei şi împotriva influenţei iraniene omniprezente. Exporturile de petrol din Irak au început să fie afectate.

La sfârşitul lui decembrie 2019, rachete lansate de o miliţie dominată de iranieni, Kataib Hezbollah, la o bază militară din Irak, au ucis un antreprenor american şi au rănit soldaţi americani. Statele Unite au răspuns cu atacuri aeriene, omorând câteva zeci de militanţi. Membrii miliţiei si susţinătorii lor au intrat apoi cu uşurinţă în zona verde protejată din Bagdad şi au contraatacat ambasada SUA, un spectacol prezentat de televiziunile din întreaga lume. Printre cei care urmăreau se număra şi Donald Trump.

In noaptea de 2 ianuarie 2020, liderul Forţei Quds, Qassem Soleimani, s-a urcat la bordul unui avion de linie din Damasc cu destinaţia Bagdad. Se întâlnise cu o zi înainte la Beirut cu şeful Hezbollah, arătând de ce părea să fie ubicuu în regiune. De asemenea, fusese intr-un fel de război pe Twitter şi pe Instagram cu Donald Trump. Numindu-1 pe Trump „parior" în 2018, îi trimisese un mesaj preşedintelui: „Ştii cât de puternici suntem în războiul asimetric. Vino, te aşteptăm.“[16] Şi acum chiar îl aşteptau.

Pe 3 ianuarie, în jurul orei 12:45, în timp ce pleca de la Aeroportul Internaţional Bagdad, maşina sa a fost lovită de rachete lansate de o dronă americană, provocându-i moartea. In atac a murit şi capul grupării Kataib Hezbollah, care fusese lider al miliţiilor care luptau împotriva ISIS şi un aliat apropiat al lui Soleimani. Manifestările în Iran au fost uriaşe; Soleimani se transformase din comandantul din umbră într-o celebritate si un erou naţional, chiar şi pentru criticii regimului. Lăudând forţele Quds drept „luptători fără frontiere", ayatollahul Khamenei a promis răzbunare. Pentru ISIS, încă în defensivă,

moartea lui Soleimani a fost un mare câştig; cel mai redutabil adversar de la sol dispăruse. Revolta printre şiiţii din Irak a fost mare, iar protestele antiiraniene au fost reduse la tăcere, pentru moment. Dar apoi, câteva zile mai târziu, Garda Revoluţionară a lansat rachete care au

f *f*

doborât un avion civil aflat pe o rută normală de zbor din Teheran, omorând 176 de persoane aflate la bord, majoritatea iranieni şi canadieni. Brusc, străzile din Iran erau pline de oameni care protestau împotriva regimului.[1']

Moartea lui Soleimani nu a provocat o creştere a preţurilor la petrol. In schimb, în săptămânile care au urmat, preţul a scăzut. Pandemia provocată de noul coronavirus, care a izbucnit în oraşul chinez Wuhan, avea să închidă China, care fusese responsabilă de 40% din toată creşterea consumului mondial de petrol din 2003. Dar acum cererea scădea, deoarece locuitorii Chinei stăteau acasă, traficul dispăruse, iar companiile aeriene anulaseră zborurile către China. In 2020, volatilitatea a cuprins piaţa petrolului, deşi nu într-un mod care să fi fost vreodată anticipat şi nici cu un impact imaginat vreodată.

Până în acel moment, prăbuşirea preţurilor din 2014-2015 care venise odată cu era şistului contribuise deja la declanşarea schimbărilor dramatice ale celui mai important exportator de petrol dintre toţi.

Capitolul 35

CURSA PENTRU VIITOR

Impozantul hotel Ritz-Carlton din Riad, capitala Arabiei Saudite, a fost iniţial construit pentru oaspeţii regali. A fost transformat într-un mare complex hotelier în 2011. In octombrie 2017 a găzduit o conferinţă futuristă de investiţii unde au participat 3 500 de persoane, printre care personalităţi importante din domeniul financiar şi al afacerilor din Arabia Saudită, dar şi din întreaga lume, alături de o serie de roboţi prietenoşi şi de un program ameţitor de realitate virtuală.

Piesa centrală a fost o adunare plenară în care a fost prezentat prinţul moştenitor al Arabiei Saudite, Mohammed bin Salman, succesorul la tron. Nu era genul de întâlnire cu care saudiţii erau obişnuiţi. In primul rând, în trecut, prinţii moştenitori din Arabia Saudită pur şi simplu nu participau la întâlniri. Mai mult, moderatorul era o prezentatoare americană de ştiri, care nu purta hijabul negru cerut în mod normal femeilor în public.

Chiar mai demn de remarcat decât întâlnirea în sine a fost ceea ce a spus prinţul moştenitor. „Era care a început în 1979 s-a încheiat*a anunţat el. De acum înainte, Arabia Saudită avea să fie casa „islamului moderat". Pentru a-şi susţine punctual de vedere, a declarat: „Vom distruge extremiştii". Pentru a sublinia schimbarea ce se anunţa în tară pentru tinerii sauditi care urmăreau conferinţa online, el a scos un telefon ce arăta ca un BlackBerry „vechi" — cam din 2005 — şi un iPhone modern. Diferenţa dintre cele două, a spus el, este modul în care Arabia Saudită se va schimba. Imaginea a devenit virală.

Dar au existat si limite definite. La un moment dat, unul dintre participanţii la întâlnire, magnatul tehnologiei japoneze Masayoshi Son, a devenit atât de entuziasmat de „visul** planurilor pentru noul oraş futurist de jumătate de trilion de dolari, Neom - cu roboţi muncind cu spor, chiar făcând cumpărături în locul oamenilor încât a exclamat că va fi nici mai mult, nici mai puţin decât o „nouă Mecca".

A fost prea mult. Prinţul moştenitor a apucat microfonul.

„Nu, nu, nu", a spus el. „Există o singură Mecca."

Dar schimbarea generală era incontestabilă. Dintr-odată, Arabia Saudită, în mod traditional lentă si strictă cu schimbarea, urma să se îndrepte cu viteză spre viitor. Restricţiile sociale impuse la sfârşitul anilor 1970 şi începutul anilor 1980 şi considerate imuabile urmau acum să fie eliminate.

Ruperea de trecut era remarcabilă, chiar uimitoare. Dar asta nu era totul, după cum s-a demonstrat peste puţin mai mult de o săptămână. Prim-ministrul Libanului a apărut brusc la Riad şi a anunţat că demisionează din funcţie ca protest împotriva dominaţiei organizaţiei Hezbollah susţinută de Iran în Liban (deşi si-a retras demisia o lună mai târziu). Rebelii Houthi susţinuţi de Iran în Yemen au lansat o rachetă ce viza direct aeroportul internaţional din Riad. A fost interceptată deasupra oraşului de un sistem antirachetă Patriot, cu explozii care au zguduit metropola.

Un şoc şi mai mare, deşi de altă factură, s-a resimţit în întregul regat când, în aceeaşi seară, peste 200 de oameni — membri ai familiei regale, oameni de afaceri, lideri ai guvernului şi foşti şi actuali miniştri ai cabinetului - au fost arestaţi, acuzaţi de corupţie si reţinuţi în acelaşi Ritz-Carlton, transformat acum într-o
chisoare. Unii dintre deţinuţi dăduseră mâna cu vizitatorii stră
la conferinţa de investiţii doar cu o săptămână înainte. In următoarele luni, guvernul saudit avea să declare că fuseseră recuperate de la ei peste 100 de miliarde de dolari din bani obţinuţi ilegal.[1]

Detenţia demonstra cine era la putere. In Arabia Saudită puterea fusese împărţită anterior de fiii mai mari ai regelui Abdul Aziz, cunoscut şi sub numele de Ibn Saud, fondatorul regatului. Dar acum era concentrată în mâinile unuia dintre acei fii, Salman, actualul rege, şi ale fiului acestuia, Mohammed.

Cu greu se putea spune dacă Mohammed bin Salman — cunoscut sub numele de MBS - avea să fie în linia de succesiune. Tatăl său, Salman bin Abdulaziz, născut în 1935, era unul dintre cei aproximativ 40 de fii care au trăit mai mult decât Abdul Aziz. Salman a fost guvernator al Riadului timp de aproape jumătate de secol, timp în care oraşul a crescut de la 200 000 de locuitori la peste cinci milioane. Salman a devenit apoi ministru al apărării şi după aceea prinţ moştenitor. In ianuarie 2015, regele Abdullah, în vârstă de aproximativ 91 de ani, a murit. Salman a devenit rege.

Mohammed, născut în 1985, era unul dintre fiii mai mici ai

lui Salman. învăţase engleza în copilărie, spunea el, urmărind filme americane. Când era mic, tatăl său îi dădea câte o carte de istorie pe săptămână şi apoi îl întreba ce învăţase din ea.[2]

O lecţie pe care cu siguranţă o asimilase a fost despre putere, cum să o consolideze şi cum să o exercite. Fusese investitor privat. Se alăturase biroului juridic pentru consilierea cabinetului, unde sa împotrivit cu tărie modurilor tradiţionale de a face lucrurile. Şi-a schimbat locul de muncă pentru a lucra alături de tatăl său, în acel moment încă guvernator al Riadului. Apoi, când tatăl său a avansat şi a devenit prinţ moştenitor, MBS a preluat conducerea cabinetului. La urcarea lui Salman pe tron, în 2015, Mohammed, până atunci în general necunoscut, a fost propulsat, la vârsta de 29 de ani, în postura de al doilea moştenitor la tron — şi a preluat rapid puteri suplimentare ca ministru al apărării şi preşedinte atât al consiliului suprem al dezvoltării economice, cât şi al consiliului suprem pentru supravegherea industriei petroliere. El a supravegheat lansarea a ceea ce se va dovedi un război prelungit împotriva rebelilor Houthi din Yemen. In iunie 2017, MBS l-a înlăturat pe vărul său Mohammed bin Nayef din poziţia de prinţ moştenitor. Anterior ministru de interne, bin Nayef condusese campania antiextremistă de la începutul anilor 2000 şi era foarte cunoscut la Washington. Acum, MBS era următorul în linie pentru a deveni rege, cu posibilitatea unei lungi perioade ca succesor al tatălui său, oricând avea să vină acel moment. Si Ministerul de Interne, cu atribuţiile sale pentru securitatea internă, se afla acum sub controlul lui.

Pentru economie, MBS a promulgat Viziunea pentru 2030, care promite mult mai mult decât o reformă, nici mai mult, nici mai puţin decât o transformare a Arabiei Saudite — o desprindere de o economie atât de puternic dependentă de petrol şi, prin urmare, atât de vulnerabilă la fluctuaţiile de pe piaţa acestuia. In schimb, economia trebuia să fie diversificată, să devină mai competitivă, mai antreprenorială şi mai tehnologizată.

Prin proclamarea unei noi ere în Arabia Saudită, prinţul moştenitor face apel la ceea ce consideră a fi bazinul său electoral — cei 70% din saudiţii cu cunoştinţe în reţelele de socializare, care au 35 de ani sau mai puţin. Pentru ei, fără schimbări, numărul locurilor de muncă urma să fie insuficient, lăsându-i nemulţumiţi şi susceptibili la atracţiile extremismului sau ale străinătăţii.

Dependenţa sa de exporturile de petrol se află în centrul provocărilor pe care le are de înfruntat Arabia Saudită. „Nu vom permite ţării noastre să fie vreodată la mila volatilităţii

preţurilor mărfurilor sau a pieţelor externe", spune MBS. Totuşi el declară şi că Arabia Saudită reprezintă „un caz de dependenţă de petrol". Pentru a explica noile politici, el apelează la istorie şi la bunicul său. „Regele Abdul Aziz şi oamenii care lucrau cu el", spunea el, „au creat regatul fără să depindă de petrol şi au condus acest stat fără petrol şi au trăit în acest stat fără petrol."[3]

Cu siguranţă, acest lucru era adevărat. Şi totuşi petrolul, alături de Mecca si de islam a contribuit foarte mult pentru a face ce este Arabia Saudită astăzi.

In 1933, Standard Oii of California, Socal, astăzi Chevron, a câştigat dreptul de a explora petrol în Arabia Saudită. Pe 4 martie 1938 a fost trimisă o telegramă din Arabia Saudită la sediul Socal din San Francisco. Aceasta semnala faptul că în urma unui test în provincia de est la un puţ numit Damman # 7, la o adâncime de peste 1 400 de metri, petrolul avea un debit de 1 585 de barili pe zi. Descoperirea petrolului în Arabia Saudită a produs multă uşurare în San Francisco, deoarece, după câteva puţuri care le oferiseră doar dezamăgiri în acei ani ai Marii Crize, compania se gândise dacă să renunţe. Nu mai era cazul. Cu toate acestea, reacţia iniţială din San Francisco a fost una prudentă, „Deşi «cu o floare nu se face primăvară»", remarca un director executiv, „sunt mai degrabă încrezător că, în acest caz, un singur puţ petrolier va face cât un câmp petrolifer."

Câteva luni mai târziu, cei din companie au fost suficient de
optimişti încât să-şi trimită reprezentantul la o întâlnire cu regele
Abdul Aziz la Riad. Acesta i-a spus regelui că au găsit petrol ,,în
cantităţi comerciale". Anunţul l-a „surprins total" pe monarh.
„Sunt bucuros — foarte bucuros", a spus el. „Câţiva dintre oamenii
mei mi-au tot spus că nu vom găsi niciodată petrol în cantităţi mari
în ţara mea, iar alţii mi-au spus că acesta a fost descoperit de
compania voastră, dar nu vreţi să recunoaşteţi. Insă întotdeauna
am crezut că se înşală."

Regele a fost, de asemenea, „foarte mândru" când i s-a spus că Arabia Saudită a ajuns a douăzeci şi doua cea mai mare ţară producătoare de petrol din lume, cu perspectiva unei creşteri şi mai mari. Ştirea a fost foarte bine primită, deoarece regatul său era copleşit de probleme financiare care

ameninţau serios ceea ce construise de-a lungul deceniilor.[4]

începând cu 1901, Abdul Aziz şi micul său grup de fideli plecaseră pe cămile în deşert, din exilul familiei sale din emiratul vecin, Kuwait. Scopul lor era să restabilească dinastia saudită care stăpânise o parte din Peninsula Arabică de două ori înainte, în secolele al XVIII-lea si al XIX-lea. In următorul sfert de secol, Abdul Aziz va străbate Arabia împreună cu luptători feroce cunoscuţi sub numele de Ikhwan. Erau adepţi înverşunaţi ai unui islam auster a cărui sursă era un cleric din secolul al XVIII-lea, Muhammad ibn Abd al-Wahhab, care căutase să purifice islamul, să-l readucă la rădăcinile sale timpurii şi să-l cureţe de eretici şi de intruziuni străine. Islamul lui al-Wahhab a devenit credinţa noului stat, esenţială pentru integrarea diferitelor triburi în regatul saudit restabilit.

In 1932, Regatul Hijaz şi Nadj a fost redenumit Arabia Saudită. Până în acel moment, finanţele regatului fuseseră într-o situaţie disperată, din cauza scăderii drastice a numărului de pelerini care mergeau la Mecca, principala sursă de venit a regatului. Astfel, descoperirea petrolului în 1938 — întâmplător, la mai puţin de două săptămâni după descoperirea petrolului în statul vecin, Kuwait — a fost mai mult decât o mare uşurare pentru rege. După al Doilea Război Mondial, în anii 1950, producţia de petrol a început să crească şi banii — să curgă. Dar adevărata eră a bogăţiei petroliere a început doar când criza petrolieră din 1973 a dus la o cvadruplare a preţurilor. Cu mai puţin de opt milioane de locuitori la acel moment, Arabia Saudită a devenit un regat foarte bogat.

Şi iată cum devine foarte semnificativă menţiunea prinţului moştenitor referitoare la „era care a început în 1979'*. Pentru că acela a fost anul în care regatul saudit a fost brusc contestat. Ocuparea Marii Moschei din Mecca de către zeloţii religioşi şi săptămânile de luptă care au urmat au şocat conducerea regatului şi au zdruncinat încrederea. Casa Saud era custodele Marii Moschei, protectorul ei; iar relaţia familiei cu islamul era fundamentală pentru identitatea sa.

Cealaltă ameninţare majoră venea din Iran, acum condus de regimul teocratic militant al ayatollahului Khomeini. El a cerut distrugerea monarhiilor arabe, în special a celei din

Arabia Saudită — „reprezentantul Marelui Şeitan" (care erau Statele Unite). In acelaşi timp cu asaltul asupra Marii Moschei au avut loc proteste şi demonstraţii şiite în partea de est a ţării, alimentate atât de nemulţumiri locale, cât şi de emisiuni instigatoare la Vocea Republicii Islamice Iran.

Arabia Saudită a răspuns provocării la adresa autorităţii sale islamice devenind mai evlavioasă, reafirmând islamul fundamentalist ca structură care ţine naţiunea unită - ceea ce străinii vor numi wahhabism, deşi Riadul va respinge în mod constant acest termen. Clerul conservator a devenit mai autoritar si

mai ferm. Poliţia religioasă patrula pe străzi, pedepsind femeile care nu erau îmbrăcate în mod corespunzător sau cuplurile necăsătorite care se ţineau de mână. Femeile erau separate de bărbaţi, deciziile, educaţia si călătoriile lor fiind controlate de „tutori bărbaţi". Fotografiile cu femei nu mai erau permise în ziare. Cinematografele, denunţate ca surse de „depravare", au fost închise. Sistemul educaţional înclina mai mult spre islam şi educaţie religioasă.

Această reorientare nu era doar defensivă, întărind statul saudit, ci şi ofensivă. După cum am menţionat deja, Arabia Saudită se alăturase Statelor Unite în finanţarea muj ahedinilor, războinicii religioşi care luptau cu sovieticii în Afghanistan. De asemenea, şi-a proiectat rivalitatea cu Iranul şiit pe tot globul. Guvernul a cheltuit zeci de miliarde de dolari pentru educaţie religioasă şi prozelitism. Arabia Saudită a finanţat imami, moschei, centre islamice si multe şcoli şi colegii musulmane din întreaga lume. Cu timpul însă, banii pe care i-a cheltuit pentru promovarea islamului fundamentalist în străinătate vor favoriza, de asemenea, ascensiunea extremismului şi a jihadismului.

Creşterea uriaşă de pctrodolari a creat o economie a statului bunăstării care a definit Arabia Saudită până în prezent. Banii au fost investiţi în transformarea a ceea ce MBS a numit „o tară de colibe de lut“ într-o infrastructură nouă si modernă - casc, clădiri de birouri, hoteluri, şcoli, universităţi, autostrăzi, aeroporturi. Populaţia ţării a crescut şi s-a urbanizat rapid. Rata de alfabetizare a crescut de la doar 10% la peste 80%. Fluxul monetar a finanţat un nou contract social între guvern şi populaţie, guvernul reprezentând mecanismul de colectare şi de redistribuire a bogăţiei petroliere. Arabia Saudită a devenit ceea ce s-a numit „o naţiune cu drepturi A[0]

Acest sistem a funcţionat bine atât timp cât veniturile din petrol au continuat să intre în ţară. Insă prăbuşirea preţului petrolului din 2014 a demonstrat vulnerabilitatea unui petrostat. Veniturile Arabiei Saudite din exporturile de petrol

au scăzut de la 321 de miliarde de dolari în 2013 la 136 de miliarde de dolari în 2016. Dar bugetul — şi toate angajamentele de cheltuieli — fusese orientat către un nivel de 100 de dolari barilul, nu de 45 de dolari sau 35 de dolari. Mai mult, începând cu martie 2015, au existat noi cereri mari de bani pentru finanţarea războiului din Yemen.

In acest context, începuse munca pentru crearea unui viitor diferit pentru Arabia Saudită — îndepărtarea de o economie atât de puternic dependentă de exportul de petrol şi produse petrochimice şi astfel legată de ciclurile pieţei petrolului. Obiectivul era o economie mai diversificată, mai competitivă, mai antreprenorială, mai inovatoare, mai avansată si mult mai integrată în economia globala. Prioritar era să creeze locuri de muncă pentru tineri, să le ofere o motivaţie în societatea saudită si, astfel, să combată radicalismul şi opoziţia. Transformarea Arabiei Saudite o va întări şi împotriva rivalului său regional, Iranul. Dar linia de pornire arată cât de mult teren trebuia acoperit. ,,Petrolul reprezintă în mod direct peste 40% din PIB“, spunea Fondul Monetar Internaţional înainte de pandemia provocată de noul coronavirus, iar „activitatea nonpetrolieră depinde în mare măsură de cheltuielile guvernamentale finanţate din veniturile din petrol/*[6]

Diversificarea economiei în altă direcţie decât cea a petrolului reprezintă o măsură de protecţie uriaşă împotriva a ceea ce a ajuns să fie văzut ca un risc existenţial pentru o ţară al cărei viitor depinde atât de puternic de petrol. Prăbuşirile anterioare ale preţului la petrol au stimulat întotdeauna discuţiile despre diversificare, dar în acele vremuri rolul pe termen lung al petrolului era rareori pus sub semnul întrebării. Cererea, se credea, va continua să crească multi ani de acum încolo. Astăzi, această siguranţă nu mai există.

Prăbuşirea care a început în 2014 a coincis cu o nouă dezbatere globală despre evoluţia viitoare a cererii de petrol, întruchipată în sintagma „vârf de consum". Controversa este dacă acest consum de petrol va stagna şi va scădea mai repede decât se anticipase în general, lăsând rezervele de petrol „blocate" în pământ, fără valoare. Această dezbatere a fost accelerată de politicile privind schimbările climatice şi pentru o eficienţă sporită în transporturi şi de renaşterea, după un secol de pauză, a unui vehicul care nu

are nevoie de combustibil - maşina electrică.

}

Arabia Saudită ar putea deţine cele mai mari rezerve de petrol convenţional şi va continua să fie producătorul cu cel mai mic cost şi, prin urmare, va avea un avantaj competitiv pe termen lung. Cu toate acestea, acum se confruntă şi cu posibilitatea unei „lumi care se îndepărtează de dependenţa de petrol". Mai mult, în timp ce petrolul din Orientul Mijlociu are avantajul unui cost redus, se confruntă cu mai multă concurentă, inclusiv cu creşterea producţiei de petrol de şist din SUA.

Toate acestea au pregătit terenul ca guvernul saudit, sub conducerea regelui Salman, să accelereze foarte mult reformele sociale care începuseră cu mult mai multă prudenţă sub conducerea regelui Abdullah. Prinţul moştenitor a anunţat planuri pentru un imens complex de parcuri tematice şi sportive, astfel încât familiile saudite să nu mai fie nevoite să meargă în Dubai pentru vacanţe, ci mai degrabă să rămână acasă şi să cheltuiască banii în interiorul ţării. In 2017, marele muftiu, cel mai important cleric din regat, în popularul său show săptămânal de televiziune, *Cu marele muftiu,* a denunţat concertele şi cinematografele ca fiind interzise în islam, deoarece „corup moravurile şi valorile" şi „sunt cauza amestecului celor două sexe". Cu toate acestea, artiştii locali si internaţionali au început să susţină concerte în toată ţara, iar guvernul a aprobat redeschiderea cinematografelor. Primul a fost deschis la Riad în aprilie 2018, cu difuzarea filmului de succes *Pantera neagră.* O Autoritate Generală pentru Divertisment nou-înfiinţată a dezvăluit planurile de a cheltui 64 de miliarde de dolari pe parcursul unui deceniu, creând o industrie modernă de divertisment autohtonă care să le ofere tinerilor alternative la mail si la moschee — si astfel să creeze locuri de muncă.'

t i

Dar cea mai vizibilă reformă socială dintre toate a fost ridicarea interdicţiei femeilor de a conduce. Interdicţia fusese în vigoare decenii. In 1990, cinci femei, care au ajuns la un magazin alimentar local, le-au spus şoferilor să iasă din maşină, s-au urcat singure la volan şi au plecat în trombă. Ga răspuns, marele muftiu de la acea vreme a emis o *fatwa* prin care denunţa femeile care conduc ca „o sursă de netăgăduit a păcatului".[8]

Ridicarea restricţiei în iunie 2018 a eliminat postura nefericită de a fi ultima tară din lume care le interzicea femeilor să conducă.

t

De asemenea, avea un scop economic major — asigurarea

mobilităţii care va permite mai multor femei să se alăture forţei de muncă şi să stimuleze astfel o productivitate mai mare şi o creştere economică. Dar, cu câteva săptămâni înainte de eliminarea interdicţiei, mai multe activiste, inclusiv unele care participaseră la protestul iniţial din 1990, au fost brusc arestate. Gând ministrul de externe al Canadei a criticat arestările într-un tweet, motivat de faptul că una dintre femeile arestate avea familie în Canada, Arabia Saudită a rupt relaţiile diplomatice şi a chemat în ţară 7 000 de saudîţi care studiau la universităţile canadiene. In momentul scrierii acestei cărţi, câteva dintre femei sunt încă în închisoare.[9]

Slăbirea constrângerilor sociale şi religioase de după 1979 a determinat un efort de a încuraja o identitate construită mai mult în jurul naţionalismului şi a statului saudit. In 2005, regele Abdullah introdusese o zi naţională pentru a marca înfiinţarea regatului saudit, în ciuda criticilor din partea figurilor religioase care se opuneau unei sărbători nonislamice. Sub conducerea regelui Salman si a lui MBS a fost extinsă devenind o sărbătoare de două zile, luminată cu un imens spectacol de artificii şi de sute de drone care au zburat peste Riad şi Jeddah sub forma steagului saudit. Acest nou naţionalism a stat la baza iniţiativei Viziunea pentru 2030.

Viziunea Arabiei Saudite pentru 2030 nu a fost prima astfel de viziune din regiune. Fusese precedată cu un deceniu în urmă de o altă Viziune pentru 2030, aparţinând vecinului Abu Dhabi, un pionier în ceea ce priveşte diversificarea.

Abu Dhabi este unul dintre cele şapte emirate care alcătuiesc Emiratele Arabe Unite (EAU), stat ce s-a format în 1971, când britanicii si-au retras forţele militare din Golf. Dubai si Abu Dhabi sunt cele mai cunoscute emirate. Dubai este centrul comercial al regiunii şi un oraş global pentru o economie mondială globalizată. Abu Dhabi, care este cel mai mare dintre emirate, este şi cel mai bogat datorită petrolului. Ieşirea EAU la mare şi, în mod istoric, faptul că face parte din reţelele comerciale regionale înainte de era petrolului, sunt adesea citate ca explicaţie pentru faptul că este mai deschis şi mai integrat în lume. EAU este una dintre puţinele naţiuni din lume, poate singura, care are un minister pentru toleranţă în cabinetul guvernamental.

Abu Dhabi s-a alăturat târziu industriei petroliere. Aici ţiţeiul a fost descoperit abia în 1958. In 1967 era încă, după spusele unuia dintre cei care au lucrat la primul său plan

cincinal, un ,,sat în curs de dezvoltare", fără „drumuri, electricitate" şi cu „o singură scoală". Astăzi este un uriaş oraş modern cu turnuri de birouri si cu

un sistem de autostrăzi complex, inclusiv un drum de coastă care se întinde de-a lungul Golfului Persic. In ceea ce priveşte petrolul, are capacitatea de a produce patru milioane de barili pe zi, cu planuri de a se ridica la cinci, ceea ce l-ar face al doilea cel mai mare producător din OPEC. In acelaşi timp, compania petrolieră de stat ADNOC urmăreşte o strategie distinctă de privatizare, nu a întregii companii, ci mai degrabă creează parteneriate cu companii internaţionale în diferite segmente ale activităţii sale.

Şeicul Zayed al Nahyan, care a condus Abu Dhabi din 1966 şi a fost fondatorul Emiratelor Arabe Unite în 1971, avertiza că emiratul nu va depinde întotdeauna de petrol. Având în vedere acest lucru, el a înfiinţat AIAD — Autoritatea de Investiţii din Abu Dhabi —, considerată astăzi al doilea cel mai mare fond suveran de investiţii din lume, cu active estimate la peste 800 de miliarde de dolari. Fiul său, Mohammed bin Zayed, a devenit prinţ moştenitor în 2004. A contribuit la accelerarea eforturilor de extindere a economici. „Peste 50 de ani, când s-ar putea să avem ultimul baril de petrol'[1], a spus el, „când va fi expediat în străinătate, vom fi trişti? Dacă investim astăzi în sectoarele potrivite, vă pot spune că vom sărbători." O iniţiativă a fost Mubadala, un al doilea fond suveran de investiţii, cu aproximativ 230 de miliarde de dolari în administrare, care a fost întrebuinţat pentru construcţii şi investiţii în companii atât în Abu Dhabi, cât şi pe plan internaţional. Una dintre companiile sale, Strata, produce componente de ultimă generaţie pentru Boeing şi Airbus în Abu Dhabi. Altă companie a dezvoltat un parteneriat cu Cleveland Clinic pentru un important centru medical regional din Abu Dhabi. O a doua iniţiativă a fost Masdar, care a fost creată pentru diversificarea energiei dincolo de petrol şi de gaze. A devenit un jucător important în domeniul energiei solare şi eoliene atât la nivel local, cât şi la nivel global, precum şi centru pentru inovaţie şi tehnologie.

A treia mare iniţiativă a fost însăşi Viziunea pentru 2030, lansată în 2007, care a stabilit strategia generală. Mesajul era că ţara trebuie să-si diversifice veniturile nete, să-si îmbunătăţească competenţele, să creeze locuri de muncă şi să sporească participarea femeilor la dezvoltarea economiei. Rezultatele au venit mai repede decât s-ar fi putut aştepta. Cu două decenii în urmă, aproape tot PIB-ul depindea de petrol. Astăzi, aproximativ 60% din PIB nu are nici o legătură cu petrolul. Exporturile fără legătură cu petrolul au crescut de la

doar 13% din totalul exporturilor în 2010 la 57% în 2018. Această diversificare a fost facilitată de climatul investiţional, politicile consecvente şi de o cultură de afaceri, susţinută de electricitatea ieftină care sprijină producţia, precum şi de aşezarea care i-a permis să devină un centru comercial. Toate acestea se adaugă la un manual pentru diversificarea economică. Gel puţin este un ghid care a funcţionat pentru Abu Dhabi.[10]

Obiectivele iniţiativei Arabiei Saudite Viziunea pentru 2030 merg dincolo de diversificarea economiei către o transformare naţională. Cele 13 Programe de realizare a viziunii se referă de la economie şi finanţe la calitatea vieţii şi „îmbogăţirea caracterului naţional'*. Programul naţional de transformare, în forma sa iniţială, avea 178 de obiective, 371 de indicatori pentru monitorizarea progresului şi 543 de initiative.

„De la începutul anilor 1970, am avut planuri de dezvoltare pe cinci ani", spunea un oficial. „Toţi aveau aceleaşi obiective — diversificarea economiei, dezvoltarea sectorului privat şi mai puţină dependenţă de petrol. Am contribuit la construirea unei infrastructuri masive, la extinderea educaţiei şi a sectorului sănătăţii. Dar uitati-vă la cele trei obiective de bază — nu am reuşit
> > >
să le realizăm. Suntem încă dependenţi de petrol, sectorul privat este dependent de guvern şi nu am reuşit să ne diversificăm. Acum reformăm totul - societatea, economia, birocraţia - toate deodată. Este cu adevărat o necesitate. Uitaţi-vă la datele demografice/'

Viziunea pentru 2030, încorporată într-un program de comunicaţii de durată, este menită să fie foaia de parcurs pentru refacerea Arabiei Saudite. Contribuţia sectorului privat la PIB va creste. Investiţiile străine urmează să crească substantial. Arabia Saudită şi Rusia sunt apropiate, situându-se pe locul al treilea şi al patrulea în privinţa cheltuielilor pentru apărare, depăşite doar de Statele Unite şi de China. Arabia Saudită a fost, de asemenea, cel mai mare cumpărător de arme din Statele Unite din 2011. Un obiectiv foarte ambiţios era înfiinţarea unor industrii de apărare care să „localizeze" 50% din cheltuielile cu echipamentul militar. Au fost reduse subvenţiile la apă şi la electricitate şi, în acelaşi timp, s-au creat „conturi al cetăţenilor" pentru a oferi sprijin financiar saudiţilor cu venituri mai mici pentru a compensa costurile mai mari ale utilităţilor.[11]

Un alt obiectiv a fost extinderea considerabilă a

exporturilor nonpetroliere, inclusiv servicii şi ceea ce MBS numea „marea strategie turistică”. Viziunea pentru 2030 şi-a îndreptat atenţia către Hajj — pelerinajul la Mecca — pentru a creşte considerabil numărul „turiştilor religioşi”. Noile staţiuni de pe malul Mării Roşii sunt menite să atragă un număr tot mai mare de „turişti nereligioşi”. In locul laboriosului proces de solicitare a unei vize în avans, a spus MBS, turiştii nereligioşi vor putea „rezerva o cameră într-un hotel sau un apartament” şi să obţină viza la sosirea la aeroport sau chiar online. Există mai multe alte obiective — îmbunătăţirea accesului la locuinţe si asistentă medicală, crearea a şase milioane de noi locuri de muncă, creşterea procentului de femei în câmpul muncii (numărul femeilor îl depăşeşte deja pe cel al bărbaţilor în universităţi) şi, în special, „reducerea birocraţiei stufoase”.[12]

O prioritate importantă este crearea de locuri de muncă pentru saudiţi într-un sector privat menit să devină mai puţin dependent de cheltuielile guvernamentale. Cu toate acestea, nimic nu

demonstrează atât de clar dificultăţile precum sistemul ocupării forţei de muncă în sine. Pentru sauditi există locuri de muncă, dar

în mare parte în structurile guvernamentale. Locurile de muncă din sectorul privat nu sunt, în general, mai puţin bine plătite, dar sunt considerate mai puţin atractive. Aceste locuri de muncă tind să fie ocupate de ,,angajaţi străini" cu vize temporare, de obicei musulmani din ţări precum Filip Pakistan, India, Bangladesh, Egipt şi ine. Nu pot deveni niciodată cetăţeni şi nici copiii lor, chiar dacă s-au născut în Arabia Saudită.

Rezultatul este o forţă de muncă structurată pe două niveluri. Pentru fiecare doi saudiţi, însumând aproximativ 20 de milioane, există un străin, însumând aproximativ zece milioane, în ţară. Dar raportul este inversat când vine vorba de forţa de muncă. Aproximativ patru milioane şi jumătate de saudiţi sunt angajaţi — 70% de guvern. In schimb, există de două ori mai mulţi străini, peste opt milioane, majoritatea mai puţin bine plătiţi, care lucrează în sectorul privat.[13]

în mod ironic, o cerinţă stă la baza întregului program economic: pentru a finanţa Viziunea pentru 2030 şi pentru diversificarea pe lângă petrol, Arabia Saudită va avea nevoie de multe venituri din petrol. încearcă să facă în ceva mai mult de un

deceniu ce au reuşit să facă economiile miraculoase din Asia de Est

în două decenii sau mai mult.[14] Trebuie mobilizaţi oameni si resurse. Sistemul valoric trebuie să treacă de la un sistem bazat pe drepturi şi subvenţii la unul bazat pe performanţă, concurenţă şi obţinere de rezultate şi unul mult mai puţin dependent de procesul decizional guvernamental. Ritmul si obţinerea egalităţii şanselor sunt descurajante. însuşi conceptul de „timp" trebuie să se schimbe — să devină mai puţin elastic şi mai clar. Participarea publicului şi sprijinul continuu al tinerilor sunt esenţiale, la fel şi atenuarea eventualelor turbulenţe, inclusiv a rezistenţei din partea sectoarelor mai tradiţionale ale societăţii, care pot rezulta în urma tranziţiei. Şi, s-ar putea presupune, islamiştii vor face tot ce pot pentru a destabiliza şi a perturba.

Se pot realiza toate acestea într-o perioadă atât de scurtă? „Chiar dacă se realizează doar 50%", spunea un saudit, fost înalt funcţionar sub conducerea regelui Abdullah, „va fi grozav." Chiar si în acest ritm, ar însemna în continuare o nouă transformare pentru Arabia Saudită, comparabilă cu cea de după anii 1970.

Dar drumul spre reformă — şi noul angajament al Arabiei Saudite faţă de economia mondială — a fost brusc întrerupt de un eveniment din Istanbul. Jamal Khashoggi, jurnalist, fost redactor al unui ziar saudit şi fost purtător de cuvânt neoficial al unor membri ai familiei regale saudite, se mutase în Statele Unite în

2017. Devenise colaborator la ziarul *Washington Post*, publicând articole ce criticau guvernarea şi reprimarea opoziţiei în lumea arabă.

Pe 2 octombrie 2018 a mers la consulatul saudit din Istanbul pentru a completa nişte documente ca să se poată recăsători. Nu a mai ieşit niciodată. A fost ucis într-un mod îngrozitor în interiorul consulatului saudit din Istanbul de o echipă de 15 asasini de la Riad. Totuşi, ceea ce nu luaseră în calcul ucigaşii a fost că serviciile de informaţii turceşti înregistraseră asasinatul. După aceea, puţin câte puţin, au dezvăluit toate detaliile.

De ce guvernul preşedintelui turc Recep Tayyip Erdogvan a ales să dezvăluie detalii aşa cum a facut-o? A fost vorba doar de simpla furie pentru faptul că o echipă de 15 oameni zburase la Istanbul şi, ignorând suveranitatea turcească, ucisese cu neobrăzare un jurnalist care avea legături cordiale cu guvernul turc? Sau a fost acest lucru menit să-l constrângă şi să-l submineze pe prinţul moştenitor, care, în viziunea turcilor, încerca să se erijeze în figura dominantă din regiune şi, în schimb, să se folosească de această ocazie pentru a afirma rolul regional al Turciei, pe care Erdogvan îl descrie ca ,,o moştenire a otomanilor'? „Evoluţia istoriei si aşezarea geografică a Turciei", spune el, o fac „singura ţară care poate conduce lumea musulmană." Sau s-ar putea ca ciocnirile dintre Ankara si Riad să fie o bătălie în războiul dintre Frăţia Musulmană

şi islamul politic, pe de o parte, şi dinastiile din Golf şi aliatul lor egiptean, pe de altă parte?[15]

In urma asasinării lui Khashoggi, programul de reformă a continuat, dar fără aceleaşi aprecieri internaţionale şi fără entuziasm. Germania a anuntat că nu va mai vinde arme Arabiei Saudite. Senatorii americani care îl lăudaserâ pe MBS ca reformator îl criticau acum cum făceau si cu Arabia Saudită. La fel stăteau

lucrurile şi cu mass-media internaţională. Congresul SUA a adoptat o rezoluţie comună pentru a pune capăt sprijinului militar al SUA pentru Arabia Saudită în războiul din Yemen. Donald Trump s-a împotrivit acestor critici şi a reafirmat sprijinul administraţiei sale pentru MBS şi Arabia Saudită.

Relaţiile cu Statele Unite deveniseră deja complicate pe un alt front. In mai 2017, în prima sa călătorie în străinătate ca preşedinte, Donald Trump a zburat în Arabia Saudită, unde el şi regele Salman au găzduit un summit cu liderii ţărilor arabe şi musulmane. Cei doi au inaugurat împreună şi un centru

pentru antiterorism, la care au aderat si celelalte state din Golful Persic. A fost inclus Qatarul, micul emirat exportator de gaz învecinat cu Arabia Saudită. Dar existau tensiuni între Qatar şi celelalte ţări din Golf, si erau tot mai mari.

Doua săptămâni mai târziu, pe 5 iunie 2017, Arabia Saudită şi Emiratele Arabe Unite au rupt brusc relaţiile diplomatice cu Qatarul şi au anunţat că instituie o blocadă şi un embargo. Conexiunile telefonice au fost întrerupte. Cetăţenii au fost rechemaţi acasă. In această campanie li s-a alăturat Egiptul şi Bahrainul. Sauditii si cei din Emirate au susţinut că Qatarul continuă să finanţeze si să găzduiască extremiştii islamici si să se alăture Iranului. Dar cele mai mari critici erau interconectate — ceea ce se spunea că ar fi fost sprijinul său pentru Frăţia Musulmană şi alţi islamisti si eforturile sale de a-si submina vecinii prin intermediul reţelei de televiziune Al Jazeera, atât prin furnizarea unei platforme pentru imami extremişti, cât şi prin reportaje şi ştiri agresive şi critice.

Impasul a persistat. Qatarul este o ţară foarte bogată şi a înlocuit rapid alimentele pe care le-ar fi primit în mod normal din Arabia Saudită, inclusiv transportând mii de bovine cu avionul. Turcia, sporindu-şi rolul regional şi vocaţia otomană, a trimis rapid câteva mii de trupe în Qatar şi a stabilit acolo o bază, ceea ce a înfuriat Arabia Saudită şi Emiratele. Relaţia Qatarului cu Iranul îi înfuria şi mai mult. După cum explica un locuitor din Qatar: „Iranul este vecin şi trebuie să-l tratăm ca atare". Importurile de alimente din Iran au crescut, iar Iranul şi-a deschis spaţiul aerian către Qatar, căruia i se refuza acum accesul în spaţiul aerian al vecinilor săi arabi. Qatarul, pentru care veniturile din gaze sunt mult mai importante decât veniturile din petrol, a ieşit din OPEC din cauza dominaţiei saudite.

Qatarul a deţinut trei atuuri valoroase în această confruntare şi blocadă. Primul - amploarea şi importanţa globală a exporturilor sale de GNL. Al doilea este bogăţia sa. Fondul său suveran de 350 de miliarde de dolari a investit strategic în întreaga lume, inclusiv achiziţionând o participate de 25% la societatea-mamă a British Air. Iar al treilea este nepreţuit — relaţia sa strategică cu Statele Unite. Qatarul găzduieşte o mare bază a Forţelor Aeriene ale SUA, cu 10 000 de angajaţi, bază esenţială, după cum a spus un general al Forţelor Aeriene, „datorită localizării sale strategice, chiar în centrul tuturor". Este, de asemenea, sediul central al Comandamentului Central al SUA. Aceasta este o confruntare pe care Statele Unite ar dori foarte mult sa o vadă încheiată.[16]

Pe plan economic, lucrurile stăteau altfel. In primăvara lui 2019, compania Saudi Aramco a lansat o ofertă de obligaţiuni de zece miliarde de dolari pentru a contribui la finanţarea achiziţiei companiei petrochimice SABIC, în mare parte deţinută de stat. Comunitatea financiară internaţională a reacţionat cu entuziasm.

Subscrierile au depăşit de aproximativ zece ori oferta reală. Oferta dezvăluise ceva foarte important - Saudi Aramco era cea mai profitabilă companie din lume.

Succesul acestei obligaţiuni a restabilit ritmul pentru ceva ce ar fi fost considerat de neimaginat chiar şi cu câţiva ani mai devreme - listarea la bursă a companiei Saudi Aramco. In ianuarie 2016, MBS oferise o avanpremieră uimitoare. Intr-un interviu acordat publicaţiei *The Economist*, el a fost întrebat: „Vă puteţi imagina vânzarea de acţiuni la Saudi Aramco?" „Este ceva în curs de examinare", a răspuns el. „Personal, sunt entuziasmat."[1]'

Comunităţile globale petroliere şi financiare au fost uluite. Până la cuvintele prinţului, această posibilitate ieşea din discuţie. A fost un şoc şi pentru saudiţi, pentru că Aramco se identifica atât de mult cu Arabia Saudită şi era esenţială pentru aceasta din urmă. Cu o valoare potenţială a întreprinderii, pe care prinţul moştenitor a estimat-o la două trilioane de dolari, amploarea potenţială a unei privatizări Aramco ar depăşi orice listare anterioară la bursă din istorie şi ar putea schimba dinamica industriei petroliere mondiale.

Saudi Aramco este motorul economiei saudite si una dintre cele



mai importante instituţii din ţară. Deţinută în totalitate de stat, de la finalizarea naţionalizării în anii 1980, este cea mai mare companie petrolieră din lume şi tot ce face este la scară enormă. Cu ingineri si oameni de stiintă instruiţi la universităţi din Statele Unite, Marea Britanic şi din alte ţări, aceasta este, în general, recunoscută ca fiind în avangarda tehnologiei din industria sa. Se clasează printre primele în ceea ce priveşte noile brevete eliberate companiilor petroliere din lume. Programele sale majore de investiţii iau în calcul o perspectivă pe 20—25 de ani. Situat deasupra unor rezerve dovedite de 261,5 miliarde de barili de ţiţei, va produce petrol mult timp după ce resursele altora se vor fi secătuit.

Cu toate acestea, multe s-ar schimba cu o ofertă publică iniţială (IPO). Ulterior, administraţia sa va trebui să raporteze trimestrial investitorilor. Saudi Aramco nu va mai fi exclusiv un CNP — o companie naţională de petrol — care să reprezinte statul saudit. Va fi, de asemenea, un activ financiar. „Petrolul ar trebui tratat ca o investiţie, nimic mai mult, nimic mai

puţin", a declarat prinţul moştenitor. Unii dintre cei care s-au îndoit de această ruptură radicală, a spus el, erau „apropiaţi de abordarea socialisto- comunistă, unde totul trebuie să fie detinut de stat, chiar si brutăria".[18]

Dar de ce era atât de surprinzătoare ideea unei oferte publice iniţiale a companiei Aramco? La urma urmei, IPO-urile unor părţi ale companiilor de stat şi privatizările, fie complete, fie parţiale, fuseseră o caracteristică majoră a economiei globale datând de mai bine de trei decenii. Dar nici o altă companie nu se identifică atât cu o ţară şi nu joacă un rol atât de important precum Aramco în Arabia Saudită.

Pregătirea unei companii de acest nivel pentru privatizare a fost o întreprindere complexă care a durat câţiva ani. A fost nevoie de implementarea unui sistem complet nou de controale financiare interne, contabilitate si circuite economice. Era nevoie de răspunsuri la multe întrebări, inclusiv despre dividende, impozite şi administrare. Şi exista întrebarea fundamentală pentru investitori — care va fi valoarea estimată într-o lume a preţurilor volatile ale petrolului? Cât valora compania de fapt?

Veniturile din IPO urmau să fie destinate Fondului Public de Investiţii (FPI), un fond suveran. Şi acesta, la rândul său, făcea parte dintr-o strategie mai amplă - de a transforma Fondul Public de Investiţii în cel mai mare fond suveran din lume.

Riadul se putea compara cu fondul suveran din Abu Dhabi. Sau din Norvegia, cu active de peste un trilion de dolari. Dar Arabia Saudită produce de obicei de trei ori mai mult petrol decât Abu Dhabi şi de peste cinci ori mai mult decât Norvegia. Astfel, a spus prinţul moştenitor, Arabia Saudită ar trebui să aibă un fond suveran „mai mare decât cel mai mare fond de pe pământLa rândul lor, banii din FPI ar ajuta la lansarea Viziunii pentru 2030 şi la refacerea Arabiei Saudite. MBS dorea să construiască un fond suveran care să fie, spunea el, „o putere de investiţii globală". Cu siguranţă FPI poate asigura regatului fluxuri semnificative de venituri care nu provin din petrol. Dar înlocuirea veniturilor din petrol este o sarcină foarte dificilă, aşa cum a subliniat şi FMI.[19]

Unde urma să fie lansată IPO? New York sau Londra — Tokyo, Hong Kong sau Singapore? Acest lucru a devenit subiectul multor speculaţii. Dar, în cele din urmă, oferta a fost lansată pe 11 decembrie 2019, pe teren propriu - bursa de valori mult mai mică din Riad. Doar 1,5% din companie era de vânzare. Totuşi, în final, a urcat până la 29,4 miliarde de dolari, eclipsând valoarea de debut a companiei Alibaba din China şi devenind cea mai mare ofertă publică iniţială din istorie. Acţiunile au crescut şi au atins două trilioane de dolari

în a doua zi de tranzacţionare, făcând-o cea mai valoroasă companie din lume. Valoarea a fluctuat de atunci odată cu preţul petrolului.

Succesul în transformarea economică a Arabiei Saudite va rescrie contractul social intern şi va remodela regatul. Dar prăbuşirea preţurilor din 2020 care a venit odată cu coronavirusul a limitat finanţarea generală, inclusiv pentru implementarea programului Viziunea pentru 2030. In cele din urmă, impactul său, indiferent ce se va întâmpla, va fi resimţit în întreaga regiune. In ansamblu, miza în jurul schimbării este foarte mare pentru Arabia Saudită şi
Orientul Mijlociu, precum şi pentru geopolitica şi economia mondială. Lucrurile nu se opresc aici.

In biroul unei case mari de pe ţărmul Golfului Persic, un conducător dintr-o ţară vecină reflecta asupra necesităţii reformei în Arabia Saudită. „Miza", spunea el, în timp ce umbrele nopţii cădeau peste deşert, „nu este ceea ce cred oamenii. Nu este vorba despre petrol şi nici despre teritoriul şi geografia Arabici Saudite. Este vorba despre cine

controlează Mecca şi

Medina din cauza a

ceea ce înseamnă ele

pentru musulmanii

din întreaga

lume."

Capitolul 36

PANDEMIA

In octombrie 2019, Vladimir Putin a sosit la Riad pentru o vizită de stat, ca răspuns la vizita regelui Salman la Moscova cu doi ani în urmă. Limuzina preşedintelui rus a fost escortată în oraş de o gardă călare în ţinută de paradă, purtând steaguri saudite şi ruseşti, întrucât ştia că vânătoarea cu şoimi este sportul preferat al regelui saudit, Putin i-a adus în dar o specie rară de şoim de tundră, cel mai mare dintre toţi şoimii, pe care regele l-a primit cu căldură. Călătoria a fost o ocazie pentru ceremonia de semnare a ceea ce urmau să fie acorduri în valoare de miliarde de dolari. De asemenea, confirma că noua relaţie strategică dintre cele două ţări lua avânt. Dar acest gând avea să fie testat mai devreme şi într-un mod pe care nimeni nu l-ar fi putut anticipa.

Două luni mai târziu, în decembrie 2019, a fost descoperită o nouă boală respiratorie misterioasă în oraşul Wuhan, China. Medicii au văzut o asemănare cu epidemia de SARS care începuse în 2002. Un medic a raportat că ,,tulpina virusului" nu fusese încă identificată cu exactitate, însă i-a avertizat pe colegii săi să aibă o grijă deosebită când consultă pacienţii. A mai durat trei săptămâni până când a devenit evident că noul virus se răspândea exponenţial în Wuhan şi în provincia învecinată, Hubei. Denumirea sa oficială era SARS-CoV-2, iar boala pe care o provoca, COVID-19; dar a devenit

cunoscut sub numele de ,,noul coronavirus", deoarece există multe coronavirusuri, inclusiv cel responsabil pentru guturaiul obişnuit.

Până la sfârşitul lui ianuarie se transformase într-o adevărată epidemie, iar guvernul chinez a impus izolarea oraşului Wuhan şi a altor oraşe şi carantinarea locuitorilor în propriile case. Consecinţele au fost enorme pentru economie şi pentru sectorul energetic. Dacă oamenii nu conduceau şi nu călătoreau cu avionul, nu ardeau petrol. Consumul Chinei a scăzut. Când a izbucnit epidemia de SARS în 2002, China reprezenta doar 4% din economia mondială, iar impactul asupra pieţei globale a petrolului a fost neglijabil. Dar acum China reprezenta 16%, iar impactul a fost global, deoarece China nu numai că devenise al doilea mare consumator de petrol din lume, dar era responsabilă şi pentru jumătate din creşterea totală a cererii mondiale de petrol. Odată cu carantinarea din China, consumul mondial de petrol, în loc să crească, aşa cum ar fi fost cazul în mod normal, a scăzut mai vertiginos ca niciodată — cu opt milioane de barili pe zi în primul trimestru al lui 2020.

Acest declin a fost cel care a provocat, în prima săptămână din martie, o reuniune a ţărilor OPEG-Plus şi a partenerilor săi non- OPEC, 23 de ţări în total, la Viena pentru a aborda ceea ce se transforma, de departe, în cea mai mare scădere a consumului înregistrată vreodată.

In timp ce reprezentanţii ţărilor care veneau la Viena ştiau că situaţia este rea, nu ştiau cât de rea si nici cât avea să devină. Cu toate acestea, până atunci, interesul comun pe care cele două ţări de frunte ale grupului — Arabia Saudită şi Rusia — îl construiseră în ultimii ani se destrăma. Bugetul rus se raporta la 42 de dolari pe baril, bugetul saudit — la 65 de dolari şi, potrivit FMI, Arabia Saudită avea nevoie de 80 de dolari sau mai mult pentru a-şi echilibra bugetul. Mai mult, ruşii vedeau acordul OPEG-Plus din 2016 ca fiind temporar şi oportun; saudiţii voiau să-l facă permanent şi să includă şi Rusia în el.

Ministrul saudit al energiei, prinţul Abdulaziz bin Salman, solicita noi reduceri (ale producţiei), care să fie mai drastice, apoi a susţinut cu tărie reduceri şi mal drastice. Ministrul rus al energiei, Aleksandr Novak, s-a opus la fel de hotărât. Acesta voia să prelungească acordul existent şi să nu facă alte reduceri timp de câteva săptămâni, pentru a vedea impactul pe măsură ce epidemia se extindea. In dimineaţa zilei de 6 martie, Novak a zburat de la Moscova la Viena si a mers la sediul OPEG. Acolo, într-o mică sală de conferinţe de

la etajul cinci, s-a întâlnit în privat cu Abdulaziz. Nu s-a ajuns la nici o înţelegere. Au coborât amândoi, fără nici o expresie pe faţă, la primul etaj, pentru reuniunea oficială comună a miniştrilor OPEG si non-OPEC. Se aflau intr-un impas. Şedinţa sa încheiat fără nici un acord.

,,Cu toţii vom regreta această zi", a spus ministrul saudit Abdulaziz la ieşire. întrebat ce va face acum Arabia Saudită, el a răspuns: ,,Vă vom ţine în continuare în suspans". Ţările OPEG „nu au luat în considerare alte variante", a spus ministrul rus Novak. Şi acum, a adăugat el, din moment ce nu exista un acord, toate ţările erau libere să producă cât doreau. Suhail al Mazrouei, ministrul petrolului din Emiratele Arabe Unite, a încercat să calmeze spiritele. „Au nevoie de mai mult timp pentru a se gândi la asta", a spus el. Dar OPEG-Plus se destrămase.

Eşecul de la Viena a şocat piaţa globală a petrolului, cu repercusiuni pe pieţele financiare. Arabia Saudită nu a pierdut prea mult timp şi a pus capăt „suspansului", anunţând că va merge până la capăt, crescând producţia de la 9,7 la 12,3 milioane de barili pe zi în luna următoare. „Creşterea producţiei când cererea scade", a spus Novak, care are studii de economie, „este iraţională din punctul de vedere al teoriei economice.'* Rusia nu avea nici pe departe această capacitate de producţie suplimentară, dar a spus că o va creşte cât va putea.[1]

Buna înţelegere din 2016 dispăruse — în schimb apăruse un război al preţurilor şi o luptă pentru cota de piaţă. Aşa-zişii parteneri deveniseră din nou concurenţi acerbi. Câteva persoane de la Moscova, care se opuseseră unui acord pentru restrângerea producţiei, au salutat ruptura. ,,Dacă renunţaţi la piaţă, nu o veţi mai recupera niciodată**, a spus Igor Secin, directorul executiv al companiei Rosneft şi cel mai mare critic rus al organizaţiei OPEC- Plus de la început. Cei ca Secin, care s-au opus oricărui acord, s-au arătat în mod special reticenţi să renunţe la cota de piaţă în favoarea Statelor Unite. In cei patru ani în care Rusia făcuse parte din acord şi producţia sa fusese limitată, producţia de petrol din SUA crescuse cu 60%, propulsând Statele Unite pe prima poziţie. Dincolo de pieţe, ei vedeau şistul american drept o ,,ameninţare strategică**. Căci vedeau abundenţa petrolului şi a gazului de şist ca un adjuvant al politicii externe americane, oferind Statelor Unite mână liberă pentru a impune sancţiuni sectorului energetic rus, aşa cum făcuseră cu doar câteva luni în urmă, forţând oprirea conductei aproape finalizate Nord Stream 2. Se aşteptau ca şistul american să fie în mod inevitabil o victimă majoră a unui război al preţurilor, din cauza costurilor sale

mai ridicate şi a forajului constant necesar, în comparaţie cu petrolul convenţional din
ArabiaSaudită şi din Rusia.'
♦

Insă ceea ce nu s-a înţeles pe deplin la începutul lui martie a fost că această luptă pentru cota de piaţă era lansată pe o piaţă care se reducea rapid din cauza virusului. Epidemia din China se transforma într-o pandemie.

Cu 16 ani mai devreme, în 2004, Consiliul Naţional pentru Informaţii, o organizaţie de cercetare din comunitatea serviciilor de informaţii din SUA, publicase un raport intitulat *Mapping the Global Future (Cartografierea viitorului global*), care prezenta scenarii pentru anul 2020. Unul dintre scenariile imaginate era o pandemie în 2020, o profeţie tulburătoare, chiar şi în ceea ce priveşte anul:

> Este doar o chestiune de timp până când va apărea o nouă pandemie, precum virusul gripal din 1918-1919 care a ucis aproximativ 20 de milioane de oameni în întreaga lume. O astfel de pandemie în megaoraşele din lumea în curs de dezvoltare... ar fi devastatoare şi s-ar putea răspândi rapid peste tot. Globalizarea ar fi pusă în pericol dacă milioane de oameni ar muri în mai multe ţări importante şi răspândirea bolii ar opri călătoriile şi comerţul
> mondial pe o perioadă îndelungată, determinând guvernele să cheltuiască resurse enorme.

In 2015, Bill Gates, care îşi dedica mare parte din timpul şi energia sa actelor filantropice în domeniul sănătăţii, avertiza că există „un mare risc de catastrofa globală[44] din cauza „unui virus foarte contagios[44]. Apoi continua: „Nu suntem pregătiţi pentru următoarea epidemie[44] şi totuşi costurile pentru a face asta erau „foarte modeste în comparaţie cu posibilele efecte negative[44]. Poate s-a creat o stare de delăsare — nu în rândul celor care studiau bolile infecţioase, ci în general, după succesul relativ şi numărul limitat de persoane afectate de epidemia de SARS (8 098 de persoane s-au îmbolnăvit, 774 au murit), MERS, sindromul respirator din Orientul Mijlociu (2 494 de cazuri, 858 de decese) şi Ebola 2014— 2016 (11 325 de decese).[3]

Abia la începutul lui martie a devenit evident că boala povocată de acest coronavirus era mult mai contagioasă. Pe 6 martie, în ziua în care OPEG-Plus s-a destrămat, numărul de persoane infectate cu SARS-CoV-2 în întreaga lume ajunsese

la 101 000 şi apăreau tot mai multe cazuri în Europa şi în Statele Unite. „Politică fără strângere de mână[44] se transforma în „distanţare socială[44]. Birourile s-au golit, multe afaceri şi-au încetat activitatea, şcolile şi restaurantele au fost închise, conferinţele au fost anulate, aeroporturile s-au golit, călătoriile s-au oprit şi oamenilor li s-a spus să rămână acasă. Scăderea fără precedent a cererii de petrol în primele trei luni ale anului — opt milioane de barili pe zi — avea să pălească în comparaţie cu ceea ce s-a petrecut în lunile următoare.

Războiul petrolului se înteţea rapid. Regele Salman a încercat să-l sune pe preşedintele Putin, dar fără succes. Ruşii au explicat că nu era vorba despre lipsă de respect, dar Putin fusese prins într-o şedinţă de şase ore cu preşedintele turc Recep Tayyip Erdog[v] an privind conflictul din Siria.[4]

In martie, China abia începea să revină la viaţă, dar alte ţări se închideau repede, una după alta. Străzile din întreaga lume erau goale, cu excepţia vreunui vehicul care mai trecea ocazional. Lumea aproape că părea o altă planetă la sfârşitul lui martie faţă de ceea ce fusese la începutul aceleaşi luni.

De-abia atunci consumul s-a prăbuşit cu adevărat. O scădere atât de bruscă şi de masivă a cererii de petrol nu se mai pomenise. La fel ca multe alte sectoare ale economiei mondiale, afacerea cu petrol şi gaze a intrat într-o criză profundă. In Statele Unite, companiile petroliere reduceau rapid bugetele. Dar piaţa se mişca şi mai repede. Până la sfârşitul lui martie, preţul, care fusese cu 63 de dolari mai puţin decât cu trei luni în urmă, a scăzut până la 14 dolari barilul. O parte din petrol se vindea la preţuri şi mai mici; iar în Canada, unde accesul pe piaţa fusese restrâns, barilul se vindea cu sume dintr-o cifră. ,,Situaţia este gravă", a spus un înalt oficial american, „si se înrăutăţeşte."

In mod ironic, vârful producţiei americane a fost atins în februarie 2020 — 13 milioane de barili pe zi. Dar în martie era clar că producţia de petrol din SUA avea să scadă, ţinând cont că platformele de foraj erau oprite şi bugetele, reduse. Greutăţile industriei petroliere şi locurile de muncă pierdute au fost un pas important înapoi pentru economia SUA. Rezerva Federală din Dallas a avertizat că prăbuşirea preţurilor a „slăbit economia SUA" şi „în general" a redus cheltuielile de investiţii, nu doar în sectorul energetic. Era, de asemenea, un şoc pentru piaţa datoriilor şi pentru pieţele financiare mai largi, dar şi pentru statele industriale din centrul ţării, care erau furnizori importanţi de echipamente pentru industria petrolului şi a gazului.

In Statele Unite, consumul de benzină a scăzut cu aproximativ 50%; în Europa, cu 65%. Dar nu se putea face

nimic în legătură cu prăbuşirea cererii până când guvernele din Statele Unite şi Europa nu ridicau carantina. Dar, cu pandemia care se agrava, acest lucru nu avea să se întâmple prea curând. Pe 16 martie, cazurile din întreaga lume ajunseseră la 181 000; în Statele Unite, 6 000. In aceeaşi zi, 16 martie, 13 senatori americani din state producătoare de petrol şi de gaze, inclusiv preşedintele Comitetului pentru servicii armate, i-au scris prinţului moştenitor Mohammed bin Salman, exprimându-şi consternarea faţă de ceea ce au descris drept politica saudită „de a reduce preţurile la ţiţei şi de a creşte producţia". Câteva zile mai târziu, când preţul petrolului se îndrepta spre 14 dolari barilul, câţiva dintre ei au trimis o a doua scrisoare, avertizând că relaţia de apărare americano-saudită „va fi dificil de păstrat" în cazul în care vor continua să fie „provocate intenţionat" „greutăţi" producătorilor americani de petrol şi de gaze.

Nouă dintre senatori au avut o convorbire telefonică cu ambasadorul saudit Recma bint pe Bandar Al Saud, o vară a prinţului moştenitor care plecase la universitate în Statele Unite când tatăl ei era ambasador. Senatorii au spus tot ce au avut de spus — Arabia Saudită ducea un „război economic" împotriva Statelor Unite. Ambasadorul saudit a insistat că problema este Rusia şi refuzul acesteia de a accepta propunerea saudită la Viena.

Au ripostat. „Lăsaţi-mă să vă explic calculele din Senat", a spus un senator. Calculele, a precizat el, erau modul în care funcţionau voturile în Senat cu privire la relaţia militară a SUA cu Arabia Saudită. Semnatarii scrisorii erau sustinătorii-cheie ai relaţiei militare cu regatul. Dacă războiul preţurilor continua, sprijinul lor dispărea.[3] „Am fost întotdeauna susţinătorul celui care conduce maşina si umple rezervorul cu benzină", declara preşedintele Trump pe 19 martie. Dar câteva zile mai târziu mărturisea: „Nu am crezut niciodată că voi spune că va trebui să creştem preţul la petrol, deoarece preţul este atât de mic". Preţurile scăzute la benzină nu foloseau prea mult şoferilor când oamenii nu conduceau. Acum era o chestiune ce ţinea de securitatea naţională şi asigurarea faptului că o industrie strategică nu era, după cum s-a exprimat preşedintele Trump, „distrusă". In caz contrar, mult lăudata „dominaţie energetică", pe care administraţia Trump o susţinuse şi care oferise flexibilitate în politica externă, ar fi putut să dispară. Şi

se punea problema politicii intr-un an cu alegeri prezidenţiale. Texas are 38 de voturi electorale, depăşit doar de California, şi aproape la fel de multe ca statele Pennsylvania şi Illinois la un loc.

Trump a început să facă ceea ce făcuse întreaga sa carieră: să înroşească telefoanele, de data aceasta transmiţând mesaje, un fel de telefonul fără fir, între regele Salman, MBS, Vladimir Putin şi alţi lideri. Afaceristul încerca să obţină acum o megaafacere. Având in vedere „diferenţele ireconciliabile", după cum au fost descrise, care conduseseră la ruptura de la Viena între Arabia Saudită şi Rusia, era şi ceva în genul medierii unui divorţ. Timp de aproximativ două săptămâni, Trump a vorbit cu Putin mai mult decât o făcuse în tot anul precedent. Pe 1 aprilie, producţia saudită a crescut la 12 milioane de barili pe zi. Unele dintre apelurile telefonice au fost foarte directe. S-au făcut referiri la cei 13 senatori. După un astfel de apel, Trump a scris pe Twitter: „Tocmai am vorbit cu prietenul meu MBS din Arabia Saudită, care a vorbit cu preşedintele Putin al Rusiei, şi mă aştept şi sper că vor reduce aproximativ zece milioane de barili şi poate mult mai mult". La scurt timp după aceea a ridicat miza la 15 milioane.[6]

Având în vedere războiul petrolului şi animozitatea, cifrele sale au fost întâmpinate cu scepticism. Dar roţile măcinau. Arabia Saudită a solicitat o întâlnire urgentă a producătorilor — ,,în semn de apreciere pentru cererea preşedintelui Statelor Unite Donald Trump". Pe 3 aprilie, Putin declara într-o conferinţă video că Rusia, precum şi Arabia Saudită şi Statele Unite, sunt „interesate de acţiuni comune, bine coordonate pentru asigurarea stabilităţii pe termen lung a pieţei". A mai spus că prăbuşirea preţului a fost provocată de noul coronavirus, dar şi de „încercările partenerilor noştri sauditi de a elimina concurenţii care produc asa-numitul petrol de şist", a adăugat el în mod explicit.[7]

Dar cum putea fi încheiat un acord? Rusii si sauditii au susţinut că, în cazul în care ei vor face reduceri, se aşteptau ca şi Statele Unite să facă acelaşi lucru. In alte ţări, guvernul naţional poate dispune o reducere, dar în sistemul SUA preşedintele nu are această autoritate. Statele individuale reglementează producţia în
interiorul graniţelor lor. Totuşi, a fost nevoie de câteva explicaţii despre sistemul federal al Americii pentru a-şi expune punctul de vedere. Dar administraţia a subliniat că economia şi piaţa — preţurile mici — vor impune reduceri în Statele Unite. Petrolul de şist avea un ciclu scurt. Asta însemna că, deşi putea creşte rapid, putea la fel de bine — dacă forajul nu continua — să scadă rapid. Şi, la aceste

preţuri, nu erau prea mulţi bani pentru foraje noi.

Principiile fundamentale ale pieţei forţau deja o retragere din războiul petrolului. Nu exista nici o modalitate de a câştiga lupta pentru cota de piaţă când cererea de petrol dispărea. Ţările îşi intensificau producţia, dar nu puteau vinde toţi barilii. Cumpărătorii intrau în grevă. Dacă petrolul nu putea ajunge la consumatori, trebuia să meargă undeva şi asta însemna rezervoare de stocare. Dar, la nivel mondial, depozitele se umpleau repede, şi nu numai pe uscat. Orice petrolier disponibil era închiriat, nu pentru a transporta petrol, ci mai degrabă ca rezervor de stocare plutitor. ,,Principiile fundamentale ale cererii şi ofertei sunt nemiloase", declara secretarul general al OPEC, Mohammad Barkindo. Şi era clar că timpul se scurgea. Până la sfârşitul lui aprilie sau cel târziu în mai, lumea urma să rămână fără ultimele spaţii de depozitare. Şi, când avea să se întâmple asta, preţurile urmau să se prăbuşească. In unele părţi ale lumii în care capacitatea de stocare nu era disponibilă, producătorii puteau chiar să se confrunte cu ceea ce părea de neimaginat — ,,preţuri negative". Aceştia ar fi trebuit să plătească clienţii pentru a le lua petrolul.[8]

O astfel de prăbuşire ar fi dat o lovitură extraordinară tuturor economiilor exportatorilor — provocând o lovitură uriaşă finanţării pentru Viziunea pentru 2030 a Arabiei Saudite şi pentru bugetul Rusiei chiar când Vladimir Putin făcea presiuni pentru revizuirea constituţională care să-i permită să rămână preşedinte până în 2036.

,,Detestam OPEC", spusese Trump, dar acum avea nevoie de OPEG pentru a reuşi să încheie un acord. Ceea ce s-a întâmplat în următoarele câteva zile a fost un vârtej ameţitor de apeluri telefonice zi si noapte si de conferinţe video în rândul ţărilor OPEC si OPEC-Plus. Bineînţeles, Statele Unite nu erau membre în nici una dintre ele, dar erau membre G20, alături de alţi producători, precum Canada şi Brazilia, şi de alte ţări importatoare majore, precum Germania şi Japonia, care îşi doreau de asemenea stabilitate. G20 era util acum, deoarece aducea alte ţari importante în discuţie si, mai exact, aducea Statele Unite în acelaşi forum cu Rusia. Mai mult, Arabia Saudită a fost preşedintele G20 în 2020 şi, prin urmare, era foarte implicată în succesul acestuia. Şi un acord se prefigura în această nouă configuraţie multiplă. Dar era clar cine dădea tonul. Era vorba despre cei Trei Mari — Statele Unite, Arabia Saudită şi Rusia — şi, în special, Statele Unite.

Pe 10 aprilie, miniştrii energiei din G20 s-au reunit. „Trebuie să stabilizăm pieţele mondiale de energic", declara secretarul american pentru energie, Dan Brouillctte. „Este momentul ca

toate naţiunile să analizeze serios ce poate face fiecare pentru a corecta dezechilibrul dintre cerere si ofertă." Până atunci, totul era mai mult sau mai puţin pregătit pentru un mare târg. Dar un membru al OPEC-Plus se împotrivea. Preşedintele mexican Lopez Obrador nu voia să aibă nimic de-a face cu acordul. Avea propria politică; era foarte hotărât ca Pemex, Compania Naţională de Petrol, să crească producţia, nu să o reducă - chiar dacă, de fapt, producţia sa efectivă era în declin. Au urmat mai multe apeluri telefonice nocturne şi s-a ajuns la o înţelegere cu Mexicul. A urmat conferinţa telefonică cu Trump, Putin şi regele Salman, care au bătut palma.

Acordul total OPEC+ viza o reducere de 9,7 milioane de barili pe zi, din care Rusia şi Arabia Saudită urmau să contribuie fiecare cu 2,5 milioane de barili. Acum se aflau la egalitate absolută - o referinţă convenită de 11 milioane de barili pe zi fiecare, care urma să scadă în cazul fiecărei ţări la 8,5 milioane de barili. Ceilalţi 21 de membri ai OPEC-Plus au fost de acord cu propriile reduceri. La fel au făcut şi alţi producători mari non-OPEC care nu făceau parte din OPEC-Plus — Brazilia, Canada şi Norvegia. Dar aceste reduceri vor include scăderi determinate de economie, iar acestea se produceau deja.

Acordul în sine a reprezentat un moment istoric, atât în ceea ce priveşte numărul de participanţi, cât şi complexitatea sa absolută. A fost cea mai mare reducere a aprovizionării cu petrol din istorie. Nimic de acest fel nu se mai întâmplase înainte în lumea petrolului şi, cu siguranţă, nu cu Statele Unite în centrul acesteia.[9] După încheierea acordului, prinţul Abdulaziz a descris războiul petrolului drept „o abatere nedorită" de la politica saudită. Dar, a spus el: „A trebuit să facem asta din dorinţa de a obţine nişte venituri, alternativa fiind de a sta cu mâinile în sân si a nu face nimic". Iar „medierea" de la Washington a ajutat, deoarece a pus capăt rupturii cu Rusia, cel puţin pentru moment. „încă nu avem nevoie de avocaţi pentru divorţ", a spus prinţul cu o oarecare uşurare.[io]

Acordul a însemnat o nouă ordine internaţională pentru petrol, una determinată nu de ţările OPEC si non-OPEC, ci de Statele Unite, Arabia Saudită şi Rusia. In viitor, pieţele se vor schimba; va fi din nou o altă planetă după coronavirus; politica, preţurile şi personalităţile se vor schimba în lunile şi în anii următori. Dar amploarea resurselor lor şi poziţia dramatic schimbată a Statelor

Unite au garantat că aceste trei ţări, într-un fel sau altul, vor avea roluri dominante în modelarea noii ordini a petrolului.

Acordul a fost intr-adevăr istoric, dar s-a dovedit a fi insuficient, nu în raport cu prăbuşirea tot mai accentuată a cererii — 27 de milioane de barili în aprilie, mai mult de un sfert din cererea totală mondială. După înţelegere, preţurile au scăzut între 13 şi 19 şi, în unele locuri în care petrolul nu a putut fi stocat sau transportat, chiar şi mai jos. Lumea nu mai dispunea de capacităţi de depozitare. Din cauza unei anomalii a modului în care funcţiona piaţa livrărilor la termen, preţul a scăzut la un cent şi apoi, pe 20 aprilie, a devenit ,,negativ". Aceasta însemna că un investitor financiar care vindea un contract la termen, care era obligat să preia livrarea fizică a petrolului pentru care nu avea spaţiu de depozitare, trebuia să plătească efectiv un cumpărător în acea zi pentru a lua petrolul. Şi acest fapt a fost istoric — cel mai mic preţ înregistrat vreodată pentru un baril de petrol: minus 37,63 dolari. Dar acesta nu era un preţ în domeniul petrolier, ci o întâmplare unică pe pieţele financiare, o aberaţie într-un contract futures.[11]

Intre timp, dezastrul global a continuat. Pe 1 mai, cazurile de COVID-19 în lume au depăşit 3,2 milioane, cu peste un milion în Statele Unite, unde peste 25 de milioane de oameni şi-au pierdut locurile de muncă în decurs de cinci săptămâni. FMI, care la începutul lui prezisese o creştere globală solidă de 3,4%, a anunţat că lumea intrase deja în cea mai gravă recesiune de la Marea Criză.

1 mai a fost, de asemenea, ziua în care a intrat în vigoare uriaşul acord petrolier, acordul OPEC-Plus; iar Arabia Saudită şi Rusia şi ceilalţi producători au început să reducă brusc producţia. In acelaşi timp, forţa brută a economiei a constrâns companiile să reducă producţia sau să închidă cu totul puţurile. De ce să se vândă petrolul la un preţ mai mic decât cel de producţie — presupunând că se putea găsi un cumpărător sau un depozit —, când se putea, de fapt, depozita în pământ — petrolul putea fi lăsat să rămână unde era — şi se putea aştepta revenirea preţurilor? Cele mai mari reduceri dictate de piaţă au avut loc de departe în Statele Unite,

urmate de Canada. In mai, asocierea globală de reduceri OPEC- Plus şi reducerile pieţei au scos de pe piaţa mondială 13 milioane de barili de ţiţei pe zi. Cheltuielile planificate ale marilor companii americane de explorare şi de producţie a produselor petroliere au fost reduse la jumătate, ceea ce însemna că urmau să se foreze mult mai puţine puţuri în lunile următoare, garantând că producţia americană va

scădea semnificativ în anul următor. Statele Unite rămânea cu siguranţă unul dintre cei Trei Mari, dar nu la fel de mari.

Până la începutul lui iunie, numărul cazurilor de COVID-19 la nivel mondial era de peste şase milioane, mai mult decât dublu faţă de luna anterioară. Cu toate acestea, întunericul economic începea să se ridice. China, prima ţară care impusese carantina, a fost prima care a ridicat-o şi s-a întors în mare parte la treabă. Ţările europene erau la diferite niveluri de activitate, iar Statele Unite se deschideau în etape, deşi cu variaţii considerabile între state. Odată cu revenirea economiilor, cererea de petrol a crescut. Consumul din China a revenit aproape la nivelurile de dinaintea crizei, iar străzile din Beijing, Shanghai şi Chongqing au fost din nou blocate, deoarece oamenii care aveau opţiunea au ales să conducă mai degrabă decât să folosească transportul public. Consumul de benzină în Statele Unite, care scăzuse la jumătate la începutul lui aprilie, creştea din nou. Toate acestea au dus la creşterea preţurilor petrolului - la niveluri care nu cu mult timp în urmă ar fi fost considerate un scenariu de preţ scăzut, dar acum era o uşurare.

Odată cu creşterea preţurilor, va rămâne OPEC-Plus împreună si se vor menţine reducerile? Esenţială va fi relaţia restabilită dintre Arabia Saudită şi Rusia. Dar la fel de importantă va fi rapiditatea cu care producătorii americani care şi-au închis puţurile vor reveni şi le vor deschide din nou, ceea ce ar putea reînnoi supraoferta şi ar putea da o altă lovitură preţurilor, la fel cum ar putea să o facă şi o creştere economică slabă sau o recesiune persistentă - sau un virus care revine.

Şi au existat multe perspective asupra a ceea ce avea să vină. Privind dincolo de criză, unii au crezut că ciclurile pieţei s-au încheiat şi că, în ciuda redresării economice, preţurile petrolului vor fi scăzute mult timp. Alţii gândeau diferit — era mai probabil ca reducerea investiţiilor într-o producţie nouă să ducă, odată cu o creştere economică reînnoită, la o tensionare a echilibrului dintre cerere şi ofertă, ceea ce ar conduce la creşterea preţurilor. Iar unii gândeau complet diferit. Ei căutau o ,,redresare ecologică" — guverne care profită de criză pentru a-şi reorienta mixul energetic departe de petrol şi de gaze şi grăbesc ceea ce considerau ca fiind viitoarea tranziţie energetică.

PARTEA A V-A. FOAIA DE PARCURS

Capitolul 37

VEHICULE ELECTRICE

In 2003, prânzul într-un restaurant cu fructe de mare din Los Angeles nu decurgea deloc bine. Doi ingineri, J.B. Straubel şi Harold Rosen, îi prezentau lui Elon Musk ideea lor. Antreprenor foarte hotărât, Musk era deja cunoscut ca unul dintre membrii iniţiali ai ,,PayPal Mafia[44], care lansase sistemul de plăţi online, şi apoi ca fondator al SpaceX, care urmărea să scadă costurile călătoriilor în spaţiul cosmic şi să deschidă calea interplanetară pentru zborul spre Marte. Inginerii îi prezentau lui Musk ceva care putea funcţiona la o altitudine mai mică - un avion electric.

,,Aşa ceva nu va funcţiona[44], i-a întrerupt Musk. „Nu mă interesează deloc.[44]

Apoi s-a aşternut o tăcere incomodă. S-au întors cu toţii la peştii din farfurie. Atunci Straubel s-a gândit: ,,De ce nu?[44] Ar fi

putut foarte bine să-i spună lui Musk despre obsesia lui — maşina electrică.

„Este uimitor cum au evoluat bateriile cu litiu şi ce pot face acum maşinile electrice[44], a spus Straubel. Apoi şi-a prezentat ideea de a „lega aproximativ 10 000 de baterii de laptop şi de a le pune într-o maşină[44].[1]

Musk a fost încântat - mult mai încântat decât oricine altcineva cu care Straubel discutase despre idee.

La acea vreme, în afară de un mic grup de entuziaşti, toată lumea credea că o maşină electrică este o idee fantezistă. Era j unanim acceptat faptul că transporturile erau singura piaţă în care petrolul era puternic înrădăcinat, în special în sectorul auto.

Asta era atunci. Dar astăzi maşina electrică a devenit o problemă existenţială pentru industria auto globală, care se grăbeşte să se asigure că îşi poate garanta viitorul. La fel stau lucrurile şi pentru industria petrolieră mondială, care pentru prima dată într-un secol se confruntă cu un potenţial competitor pentru autoturisme şi „camioane uşoare[44], care reprezintă 35% din cererea mondială de petrol (numai maşinile reprezintă 20%). Oare energia care contribuie la deplasarea oamenilor va veni din puţurile de petrol sau din liniile electrice?

Răspunsul va afecta modul în care se deplasează miliarde de oameni şi va avea un impact profund asupra geopoliticii, a locurilor de muncă, a economiilor naţionale, asupra economiei globale — şi asupra fluxurilor impresionante de bani din cadrul acesteia. Politicile climatice, mai mult decât orice, oferă astăzi marea forţă motrice pentru adoptarea vehiculelor electrice. Maşinile generează aproximativ 6% din emisiile de $C0_2$ legate de energie. Dar în 2003, la prânzul acela, motivaţia nu era clima. Era vorba doar despre maşini electrice de dragul maşinilor electrice.

Prânzul cu Musk s-a încheiat cu siguranţă într-o notă mult mai optimistă decât începuse. A achitat chiar şi nota. Şi câteva săptămâni mai târziu, după mai multe întâlniri, a scris un cec mare — pentru a porni aventura.

Straubel avea ideea de ceva vreme. ,,Ador bateriile, ador electronica şi motoarele", spunea el. La 13 ani, construise un fel de maşinuţă de golf electrică îmbunătăţită. La Universitatea Stanford, el şi-a inventat propria specializare — ingineria sistemelor energetice. A fost singurul student al acestei specializări. După facultate şi-a pierdut vremea cu diverse idei despre maşini electrice şi energie solară.

Dar acum, cu sprijinul lui Musk, Straubel se întâlnea cu

şansa vieţii lui. A reunit o echipă din ecosistemul Silicon Valley. Cu toate acestea, oricât de mare era pasiunea, iniţiativa părea iraţională. Din 1925, nici o companie auto nu mai fusese înfiinţată în Statele Unite.

Da, susţinătorii maşinii electrice cu baterii puteau indica origini mult mai vechi. In 1900, maşinile electrice depăşeau cu mult numărul maşinilor alimentate cu benzină care circulau pe străzile din New York. Nimeni nu fusese un avocat mai înflăcărat al maşinii

t

electrice decât marele inventator Thomas Edison, care investise multe resurse financiare, pe lângă reputaţia şi efortul său, în încercarea de a perfecţiona un vehicul electric.

Dar două lucruri au strivit în faşă prima generaţie de maşini electrice. Unul a fost Modelul T al lui Henry Lord şi producţia în serie pe linia de asamblare. Celălalt, deşi mai puţin cunoscut, a fost demarorul electric, inventat de Charles Kettering în 1911 pentru Cadillac, după ce o persoană murise încercând să pornească maşina cu ajutorul manivelei. Invenţia lui Kettering a eliminat nevoia ca cineva să stea în fată si să dea la manivelă. In următorii câţiva ani, maşinile electrice au dispărut.

începutul erei moderne a maşinilor electrice a avut loc în anii 1990 în California. Motivul a fost smogul. Comisia pentru calitatea aerului din California — cunoscută sub numele de CARB, The California Air Resources Board - este o autoritate de reglementare puţin cunoscută, dar cu un impact global foarte mare din cauza dimensiunii pieţei auto din California şi pentru că standardele de emisii ale CARB sunt urmate de alte câteva state. In anii 1990, CARB a început să solicite, pentru a reduce smogul, ca un anumit număr de maşini noi vândute în stat să fie ,,vehicule cu emisii zero" — ZEV. Singura modalitate de a realiza acest lucru era fie prin electricitate, fie prin hidrogen. Dar reglementările au generat multe controverse, deoarece astfel de vehicule nu existau.

General Motors chiar a încercat, cheltuind un miliard de dolari pentru dezvoltarea vehiculului EV1 electric cu două locuri. Introdus în 1996, vehiculul nu era tocmai convingător — din cauza formei sale, a devenit cunoscut sub numele de ,,Ou pe roţi'—, iar seria a fost limitată. In afară de câţiva pasionaţi, EVl nu a reuşit să pătrundă în piaţa şi a ajuns la fiare vechi. Bateria nu era suficient de bună. Mai mult, câţi oameni îsi doreau cu adevărat o maşină
fără benzină când un litru costa doar 34 de cenţi?

Si acum, doar câţiva ani mai târziu, câţiva tocilari din nordul
Californiei încercau să reinventeze maşina electrică. Ei si-au

numit

* >

compania Tesla, după pionierul în electricitate Nikola Tesla. Scopul era să dezvolte un ,,brand cool" de înaltă performanţă pe care oamenii să fie încântaţi să-l conducă. Gata cu ouăle pe roţi.

In ciuda obstacolelor formidabile, proiectul Tesla a avut o seric de aspecte pozitive. Unul a fost dezvoltarea bateriilor care utilizează litiu. Bateria litiu-ion a fost inventată intr-un laborator Exxon la mijlocul anilor 1970, într-o perioadă în care se credea că lumea va rămâne fără petrol şi că Exxon trebuia să găsească o altă modalitate de a nu părăsi domeniul mobilităţii. Apoi, preţurile petrolului s-au prăbuşit pe o piaţă saturată, iar imboldul a dispărut. In următorul deceniu, bateria a fost îmbunătăţită, iar la începutul anilor 1990 Sony a comercializat bateriile, care au devenit sursă de alimentare pentru laptopuri şi telefoane mobile. ,,Aveam această idee aiurită că am putea folosi ceea ce atunci erau practic doar celule pentru laptop pentru a alimenta o maşină", spunea Straubel. Dar bateria cu litiu avea de patru ori densitatea energetică a bateriei convenţionale cu plumb-acid. Ideea Tesla a fost să pună mii de astfel de celule intr-un acumulator. Până atunci usa se deschisese

f

deja pentru utilizarea energiei electrice la maşini, datorita apariţiei hibrizilor, care combinau un motor electric cu un motor pe benzină, sporind numărul de kilometri la litrul de combustibil.[2]

Intre timp, firmele cu capital de risc din Silicon Valley manifestau un interes sporit pentru ,,tehnologia verde" şi surse de energie regenerabile, ca răspuns la îngrijorarea tot mai mare privind schimbările climatice, dar şi din convingerea că s-ar putea câştiga mulţi bani din acestea. Contextul a fost deci favorabil pentru ca Tesla să strângă fonduri pentru investiţii. Creşterea rapidă a preţurilor la petrol în acei ani a întărit temerile legate de ,,apogeul producţiei de petrol" — epuizarea resurselor — ceea ce a făcut ca transportul fără alimentare cu benzină să pară din ce în ce mai interesant.

Şi de o importanţă majoră erau politicile guvernamentale — stimulente, subvenţii şi reglementări privind consumul de combustibil si emisiile. In California, CARB a mărit obiectivele

♦ 7

pentru vehiculele cu emisii zero şi, odată cu prioritatea schimbărilor climatice pe ordinea de zi, a introdus limite privind emisiile de $C0_2$. Dacă producătorii de automobile nu puteau atinge obiectivele, trebuiau să cumpere credite de reglementare de la companii care întruneau cerinţa — ceea ce însemna că, la un moment dat, companiile auto consacrate

urmau sa ajungă să plătească o taxă companiei Tesla, Pe măsură ce preţurile la benzină au crescut, guvernul federal a oferit credite fiscale consumatorilor pentru achiziţionarea de maşini electrice şi pentru instalarea unor statii de încărcare. La fel au făcut si o serie de state.

In mod ironic, start-up-ul a beneficiat şi de faptul că nu a fost luat foarte în serios. ,,A trecut aproape un deceniu de când toată lumea îi spunea: «Nu, nu o să meargă», declara Straubel. „Au fost ignoranţi si au uitat de asta. Si asta ne-a oferit nouă o sansă imensă."

Chiar şi aşa, la început, modelul Tesla părea complet nepractic. De multe ori, compania a rămas fără bani în câteva luni. ,,A trebuit să mergem până la limită pentru a încerca să ne atingem obiectivele şi să demonstrăm lucruri care să-i convingă pe oameni să ne dea destui bani", spunea Straubel. Stresul a fost amplificat şi mai mult de conflictele şi de disputele din compania Tesla.

Fără prea multe fonduri, au descoperit că ar putea reduce costurile pentru rezolvarea numeroaselor probleme de proiectare prin simularea şi testarea acestora pe calculatoare. Unele lucruri trebuiau însă făcute în lumea reală. Nu-şi permiteau un laborator de milioane de dolari de testare a impactului. Cu toate acestea, trebuiau să testeze siguranţa bateriei. „Ne-am dat seama că practic putem face asta dacă ţinem lucrurile în aer şi le dăm drumul", spunea Straubel. Şi aşa au închiriat o macara şi au aruncat de sus bateriile. „A fost într-adevăr o modalitate de a face lucrurile cu bani puţini", povestea Straubel, „Inovam într-un ritm uimitor, cu o echipă foarte mică şi cu resurse puţine. Am reproiectat fiecare sistem de nenumărate ori."[3]

Lumea a văzut în cele din urmă ce a pus la cale Tesla când a fost dezvăluit prototipul Roadsters, în 2006 — două maşini sport interesante, una neagră şi una roşie. „Până astăzi", a anunţat Musk, „toate maşinile electrice au fost varză." Dar asta a fost doar o reclamă. Primele maşini nu au fost, de fapt, livrate până în 2008. Tesla Roadster era o maşină sport incitantă, elegantă, care putea ajunge la 60 de kilometri pe ora în mai puţin de patru secunde. A devenit rapid un simbol emblematic al statutului. Se poate ca Roadsterul să fi fost descris ca o „ediţie limitată", dar a demonstrat că acumulatorul cu baterii litiu-ion funcţiona într-un automobil. „Practic am spus", îşi amintea vicepreşedintele GM de atunci, Robert Lutz: „«Stai puţin». Am acceptat argumentele tuturor care au spus că nu putem face asta. Şi iată că acest mic start-up din

California reuşea. Tesla", adăuga el, a fost ,,instrumentul care a ajutat la ieşirea din impas."[4]

Cu un preţ de pornire de 109 000 de dolari, Roadster nu era tocmai o maşină de producţie în masă. Şi nu era singurul vehicul electric nou. In 2010, Chevrolet a scos Volt, o maşină electrică hibrid reîncărcabilă, iar Nissan a introdus vehiculul complet electric Leaf. Cu toate acestea, vânzările au fost dezamăgitoare.

Tesla a avansat în 2012 cu sedanul Model S, care a avut un preţ de pornire de aproximativ 65 000 de dolari şi a urcat de acolo. Revista *Motor Trend* a numit-o ,,maşina anului". O onoare si mai mare a fost că practic fiecare producător important de automobile cumpăra un Model S pentru a-l desface şi a înţelege cum funcţionează.

2012 a fost cu siguranţă un an important pentru Musk. Nu doar datorită Modelului S, ci şi datorită SpaceX. Racheta sa Falcon a ajuns cu succes pe Staţia Spaţiala Internaţională şi a lansat pe orbită
0 capsulă spaţială care a fost recuperată ulterior. Ambele au fost realizări industriale de dimensiuni uriaşe, rezultatul forţei si al hotărârii ieşite din comun a lui Musk. ,,Hotărârea mea este într-un fel deconectată de speranţă, de entuziasm sau de orice altceva", spunea el la un moment dat. ,,Dau tot ce am — indiferent care ar putea fi circumstanţele. Pur şi simplu mergi înainte şi o faci.‘°

Totuşi Modelul S era scump - cu siguranţă nu o maşină pentru oameni obişnuiţi. Următorul pe şosele a fost Modelul 3, în 2016. Acesta viza piaţa de masă — 35 000 de dolari. Până în 2016, Renault-Nissan vânduse o jumătate de milion de maşini electrice — de trei ori mai multe decât Tesla, dar doar o treime din ceea ce prognozase compania. Insă până în acel moment Tesla şi Renault - Nissan nu mai erau nişte outsideri singuratici. Intr-adevăr, rampa către mobilitatea electrică începea să se umple de vehicule noi şi promisiunea multor altora ce urmau.

La mijlocul anilor 2000, General Motors, sub conducerea directorului executiv de atunci Rick Wagoner, s-a reapucat de vehicule electrice şi a lansat Volt. Dar apoi, odată cu iminenţa crizei financiare din 2008, perspectivele economice s-au întunecat rapid, proiectând o umbră asupra tuturor, chiar şi asupra umorului. Wagoner a glumit cu un invitat la o şedinţă a conducerii spunându-
1 că, în semn de mulţumire, obişnuiau să le ofere vorbitorilor o maşină, dar acum compania îşi permitea doar un pix. Totuşi era un pix frumos.

Apoi s-a dezlănţuit criza financiară globală din 2008: fabrici închise, disponibilizări, falimente şi uriaşele pachete de salvare ale guvernului SUA. Revitalizarea companiei avea să fie o provocare teribilă pentru Daniel Akerson, cel care i-a urmat lui Wagoner în funcţia de director executiv. După cum el însuşi a declarat: ,,Eram presaţi să rezolvăm o problemă dificilă". Asta nu mai lăsa prea mult timp pentru reinventarea afacerii.[6]

Dar în 2013 General Motors s-a angajat să dezvolte o maşină electrică complet nouă, Boit. Cea mai mare provocare în cazul maşinii Boit avea să fie inima — bateria. Bateriile pot fi deosebit de sensibile la schimbările de temperatură, iar prototipurile au fost supuse unor simulări dure cuprinse între minus 65 de grade şi peste 85 de grade Celsius. Scopul era de a reduce costurile bateriei, astfel încât Boit să fie competitiv pe piaţa de masă. Şi bateria trebuia să poată asigura, cel mai important, o ,,autonomie de peste 320 de kilometri" la o singură încărcare, care devenise reperul pentru a elimina temerea consumatorului de a rămâne fără baterie si fără o

ţ

staţie de încălcare în apropiere.

Persoana care sc ocupa de dezvoltarea produselor globale GM la acea vreme era, pentru prima dată, o femeie — Mary Barra. Şi Bolt era prioritatea ei.

Barra era o rebelă din interior. Tatăl ei fusese sculer-matriter într-o fabrică General Motors. După cum a spus la un moment dat, tatăl ei era ,,pasionat de maşini", la fel şi ca. In copilărie, vizita fabrica împreună cu el şi se plimba fascinată. Când tatăl ei a condus un nou model acasă, a fost, povestea ea, ,,o sărbătoare în tot cartierul". Ea şi ceilalţi copii sc urcau în maşină cu rândul. Când ultimele modele erau lansate în toamnă, mergea la reprezentanţă şi urmărea entuziasmată prezentarea noilor maşini strălucitoare. Nici nu se punea problema — îşi dorea să intre în industria auto.

Barra a mers mai întâi la institutul tehnic al GM — „Am iubit fizica şi matematica", spunea ea —, apoi la Şcoala de Afaceri Stanford. A avansat în companie, de la director de fabrică la director de resurse umane şi, în cele din urmă, director de dezvoltare globală. Era responsabilitatea ei să ducă la bun sfârşit proiectul Boit. Când trebuia să ia o decizie importantă, echipa ei a prezentat două opţiuni pentru baterie ca clement critic: puteau obţine o anumită distanţă cu o singură încărcare sau puteau obţine autonomie dublă, dar procesul dura mai mult.

„Hai să obţinem autonomie dublă", a răspuns Barra. Apoi a adăugat: „Dar după proiectul iniţial".

împreună cu toată echipa, şeful secţiei de maşini electrice a rămas uluit. „Nu voi uita niciodată expresia de pe faţa lui", îşi amintea Barra/

După ce şi-au revenit, echipa a executat, iar Bolt a intrat în saloanele de expoziţie în decembrie 2016, întrecând Tesla cu şapte luni si cu un model la preţ moderat, care putea circula 321 de kilometri cu o singură încărcare.

Dar abia după ce Barra a devenit director general al GM compania a fost nevoită să se confrunte din plin cu ceea ce urma să fie văzută ca o revoluţie în mobilitate. In următorii câţiva ani s-au depus multe eforturi în lupta cu tendinţele externe care modelau industria — reglementări şi politici publice, climă şi mediu, cerinţele şi nevoile în schimbare ale consumatorilor, noile modele de afaceri, un val de tehnologii noi şi convergente — şi noua provocare din Silicon Valley. Şi ,,acesta a fost doar începutul*\ îşi amintea mai târziu Barra. Până în 2023, a promis ea, GM va avea pe piaţă cel puţin 20 de modele electrice,[8]

In această perioadă, ceea ce începuse ca un eveniment obscur va deveni un moment de cotitură uriaş pentru industria auto globală — şi un mare accelerator pentru vehiculele electrice. In Europa, şoferii cumpărau de obicei mai mult maşini alimentate cu motorină decât cu benzină, în principal pentru că erau mai eficiente în ceea ce priveşte consumul de combustibil şi cu taxe mai mici, iar aceste aspecte contau foarte mult într-o zonă în care preţurile la pompă puteau ajunge să fie chiar şi de trei ori mai mari decât în Statele Unite. Insă în Statele Unite maşinile alimentate cu motorină erau rare şi aveau o reputaţie proastă privind performanţele, rămasă din anii 1970. Totuşi, prin 2005, Volkswagen, principalul susţinător al tehnologiei diesel la nivel mondial, a decis să promoveze în Statele Unite vânzarea maşinilor diesel „curate" cu un motor nou.

Un deceniu mai târziu, realizase progrese substanţiale cu vânzările de maşini diesel în Statele Unite.

In 2013, cercetătorii de la un centru privind combustibilii şi

emisiile de la Universitatea Virginia de Vest, Morgantown, au închiriat două maşini Volkswagen pentru a testa nivelul emisiilor de oxid dc azot (NOx) în condiţii de drum. Proiectul a fost finanţat printr-un mic contract de cercetare — doar 50 000 de dolari dc la un grup european ce susţinea „transportul curat" care a trebuit suplimentat cu 20 000 de dolari. Oxidul de azot este responsabil pentru formarea smogului şi reacţionează cu alte substanţe chimice din aer creând particule şi ozon care afectează sistemul respirator. Pe parcursul a 3 862 de kilometri, cercetătorii din Virginia de Vest au descoperit că maşinile VW au emis emisii de oxid de azot mult mai mari decât cele înregistrate la testele de laborator. Nedumeriţi, au ajuns să-şi dea seama că respectiva companie folosea un software special care în laborator arăta că emisiile sunt mai mici şi, astfel, în conformitate cu reglementările. Când maşinile erau conduse pe stradă, software-ul se dezactiva, iar maşinile erau neconforme.

Software-ul a fost instalat pentru a rezolva o problemă. Compania nu reuşise să dezvolte un motor diesel mic care să combine un consum redus de combustibil şi un nivel scăzut de emisii de $C0_2$, având, în acelaşi timp, emisii reduse şi dc oxid dc azot. Maşinile diesel mai mari aveau spaţiul necesar pentru a permite instalarea unei tehnologii alternative şi mai puţin costisitoare de reducere a emisiilor. Dar pentru maşinile mici a fost un compromis — emisii reduse de NOx comparativ cu o eficienţă mai mare a combustibilului şi emisii mai mici de $C0_2$.

Această descoperire i-a şocat pe cercetătorii Universităţii Virginia de Vest. La urma urmei, erau, după cum declarau mai târziu, „adepţi ai maşinilor diesel" care credeau că „tehnologia diesel curată este reală şi disponibilă". In 2014, aceştia şi-au prezentat concluziile la o conferinţă din San Diego. Lucrul acesta, a spus Daniel Carder, liderul grupului de la Virginia de Vest, „a cam deschis cutia Pandorei".[9]

După ce au validat cercetarea Universităţii Virginia de Vest, CARB şi Agenţia SUA pentru Protecţia Mediului s-au implicat în scandal, împreună cu Departamentul de Justiţie al SUA. Rezultatul a fost ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „Dieselgate", cu multiple consecinţe. Directorul executiv a fost forţat să plece. Câţiva directori VW au intrat la închisoare. Compania însăşi s-a confruntat cu amenzi, decontări şi costuri de remediere de peste 30 de miliarde de dolari.[10]

Dieselgate a contribuit la o schimbare de paradigmă de 180 de grade privind motorina şi transportul urban în Europa, unde maşinile diesel erau populare. Dar patosul antidiesel a reprezentat o mare ameninţare pentru industria auto din

Germania, care ocupă un loc central în economia ţării. Cancelarul german Angela Merkel a criticat „demonizarea" maşinilor diesel. Motorina, spunea ea, este esenţială pentru combaterea schimbărilor climatice, datorită emisiilor mai mici de $C0_2$ şi a eficienţei mai mari a combustibilului. Ea a convocat „summituri pentru motoarele diesel" în încercarea de a împiedica interzicerea maşinilor diesel în mediul urban. Insă fără folos. Oraşele europene, îngrijorate de nivelurile ridicate ale emisiilor de oxid de azot produse de motoarele diesel au început să introducă limite pentru acestea. Scopul pentru mulţi este o interdicţie finală. Acest lucru a devenit parte a unei mişcări mai ample de interzicere a tuturor maşinilor de pe străzile şi în zonele din centrul oraşelor. Ministrul francez al ecologiei a numit bicicleta „mica regină a izolării" după carantina COVID-19.[11]

In 2015, Herbert Diess a fost adus de BMW pentru a concepe un nou plan pentru grupul Volkswagen. Una dintre primele sale întrebări a fost: care este strategia Volkswagen pentru maşinile electrice? întrebarea sa depăşea controversa motorină *versus* benzină, vizând o provocare ce urma să vină pentru toţi producătorii auto europeni. întrebarea sa avea un caracter urgent.

In 2015, după ani de discuţii, Uniunea Europeană a adoptat noi standarde care prevăd o scădere accentuată a emisiilor de $C0_2$, măsurat sub formă de valoare medie pentru întreaga flotă, pentru maşinile vândute în Europa. Acestea trebuiau să intre în vigoare în 2020 şi 2021. „Singura modalitate de a atinge acest obiectiv este cu vehicule cu emisii zero" care sa aibă o cotă în creştere din vânzările de maşini noi, declara un director executiv al unei mari companii europene. Pentru nerespectarea acestor noi standarde producătorii auto europeni ar putea plăti amenzi de până la 40 de miliarde de dolari. Luând în calcul perioada de graţie de cinci ani pentru a lansa modele cu totul noi, trecerea la vehicule electrice trebuia să aibă loc imediat.

Cu noile reglementări care sunt acum impuse, producătorii auto europeni se întrec anunţând planuri pentru vehicule electrice. In prima linie se află Volkswagen. Compania se orientează către o „lume nouă", a declarat Diess, care este acum directorul executiv al grupului Volkswagen, şi o „nouă eră" pentru Volkswagen.[12] Compania a anunţat că va lansa cel puţin 75 de vehicule electrice până în 2028. „Viitorul aparţine propulsiei electrice", spune Diess. „Eără vehicule electrice, nu putem câştiga lupta împotriva schimbărilor climatice."

Compania va deveni, a promis el, „neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon pe întreg lanţul de aprovizionare".

Volvo a ajuns pe prima pagină a ziarelor când au apărut informaţii că este „primul mare producător de automobile care a anunţat sfârşitul motorului cu ardere internă". Dar de fapt nu acesta era mesajul. Se îndepărta de motorul diesel. In timp ce trecea la maşini electrice, trecea, de asemenea, si către vehicule hibride si „parţial hibride" şi „vehicule electrice reîncărcabile" şi continua să producă modelele existente cu motoare convenţionale. Volvo este deţinut de Geely, un important producător auto chinez, iar acest lucru poziţionează Volvo în cursa pentru vehiculele electrice pe cea mai mare piaţă auto din lume.[13]

Anunţurile au continuat să vină de la producătorii auto din întreaga lume. Chiar şi Toyota, profund dedicată producerii de vehicule hibrid si celulei de combustibil, a anuntat că va scoate propriul vehicul electric. „Pe măsură ce legile şi reglementările intră în vigoare în ţări precum China şi SUA, producătorii de automobile nu vor avea de ales decât să lanseze maşini electrice sau să rişte falimentul", a explicat Takeshi Uchiyamada, preşedintele Toyota. Insă acesta a adăugat că Toyota este „sceptică privind trecerea rapida la vehiculele strict electrice, având în vedere întrebările legate de confortul utilizatorului". In Statele Unite, Ford a anunţat că va cheltui 11,5 miliarde de dolari cu producţia de vehicule electrice până în 2022. „Vehiculele electrice au logică", declara preşedintele executiv al companiei Ford, Bill Ford. ,,Mizăm foarte mult pe asta/[1]

Şi lista a continuat. „Au fost atâtea anunţuri încât aştept sa dea şi mama unul", spunea Elon Musk. îşi permitea să glumească. Căci în 2017, în ceea ce priveşte evaluarea de pe piaţa de capital, Tesla, producând înjur de 100 000 de maşini, depăşise General Motors, care în acel an vânduse 9,6 milioane de vehicule în întreaga lume.[14]

Dar, un an mai târziu, Tesla a fost din nou prinsă de un alt val de turbulenţe. Producţia Modelului 3 mergea mult mai încet decât se anticipase. Musk însuşi lucra câte 120 de ore pe săptămână şi dormea adesea la fabrica Tesla, în timp ce Modelul 3 trecea prin ceea ce el numea ,,iadul producţiei". Apoi a scris pe Twitter: ,,Mă gândesc să retrag Tesla de la bursă, la un preţ al acţiunilor de 420 de dolari pe unitate. Finanţare garantată." Preţul acţiunilor Tesla a crescut - apoi a scăzut. Comisia americană pentru bursă şi valori mobiliare a lansat o anchetă, care s-a finalizat cu o amendă de 20 de milioane de dolari, Musk renunţând la preşedinţia Tesla şi

acceptând ca tweeturile sale să fie aprobate în prealabil de avocaţii companiei. Dar până la sfârşitul anului Tesla a revenit cu prezentarea noului său „Cybertruck" cu aspect militar şi complet electric, ca răspuns la Ford F-l 50, cea mai bine vândută camionetă din America. Până în iulie 2020, valoarea de piaţă a companiei Tesla era de trei ori mai mare decât valoarea de piaţă a companiilor General Motors si Ford la un loc.[10]

Maşina electrică se deosebeşte în multe feluri de o maşină cu ardere internă. Are un ecran care indică gradul de încărcare şi nivelul de energie electrică folosit. Are mult mai puţine piese. Este mult mai puţin dăunătoare pentru mediu, deşi în unele locuri funcţionează cu energie electrică generată de cărbune. Acest lucru ar face din aceste vehicule electrice ceea ce unii numesc ,,vehicule cu emisii generate în alte ţări". Este tentantă pentru primii utilizatori de noi tehnologii. Accelerează mai repede. înlocuieşte pompa de benzină cu o priză, deşi o încărcare poate dura mult mai mult decât un plin de benzină. Cu toate acestea, la urma urmelor este tot o maşină, iar experienţa este în mare parte aceeaşi.

In 2019, vehiculele electrice reprezentau mai puţin de 3% din vânzările de maşini noi din Statele Unite. Aproximativ 189 de localităţi — 0,2% din cele 43 000 din ţară — reprezintă 25% din vânzările de vehicule electrice si toate sunt în California. Motivul principal este politica guvernamentală, aşa cum se întâmplă în întreaga lume. Carlos Tavares, directorul executiv al noii companii Peugeot-Fiat-Chrysler, a rezumat problema succint: ,,Ascensiunea vehiculului electric depinde foarte mult de subvenţiile şi de susţinerea pe care guvernele le vor oferi pentru aceste tehnologii".[16]

Ţara cu cea mai mare răspândire a vehiculelor complet electrice şi a celor hibride cu încărcare este Norvegia - 45% din vânzările de vehicule în 2019 - şi cu siguranţă are susţinere guvernamentală. Subvenţiile sunt foarte mari, iar la acestea se mai adaugă pe parcurs un regim preferenţial, încât te vei întreba de ce locuitorii din Norvegia nu şi-ar cumpăra o maşină electrică. Unii norvegieni au speculat cu privire la motivele psihologice, datorită faptului că Norvegia este o ţară foarte bogată, deoarece produce petrol şi gaze si deţine cel mai mare fond suveran din lume, finanţat din venituri din petrol şi gaze naturale. Un alt motiv este acela că practic toată energia electrică a Norvegiei este generată de suficientă energie hidraulică ieftină. O a treia explicaţie, foarte simplă, a fost oferită de un norvegian în vârstă. „Avem bani."

In Statele Unite, cel mai important stimulent este un credit fiscal federal care ajunge până la 7 500 de dolari, în funcţie de dimensiunea bateriei, pentru primele 200 000 de vehicule electrice vândute de o companie. De ce 7 500 de dolari? Un membru al Senatului a explicat: „Am crezut că 5 000 de dolari nu sunt suficienţi şi nu credeam că putem obţine 10 000 de dolari. Deci neam decis la 7 500 de dolari/' Unele state şi oraşe oferă propriile stimulente, de la credite fiscale suplimentare până la acces la benzile cu acces restricţionat de pe autostrăzi şi parcare gratuită. Ga parte a stimulentului fiscal lansat ca răspuns la criza financiară din 2008, administraţia Obama a acordat un împrumut de 465 de milioane de dolari pentru Tesla şi de 1,2 miliarde de dolari către Nissan pentru dezvoltarea maşinilor electrice.[1]'

Mai există încă un instrument esenţial pentru adoptarea vehiculelor electrice. Ca parte a unei înţelegeri legale cu California, VW are obligaţia să cheltuiască 800 de milioane de dolari în acest stat pentru dezvoltarea infrastructurii vehiculelor electrice şi promovarea „conştientizării'[1] cu privire la vehiculele electrice prin „programe de educaţie publică şi marketing" — fiecare program având nevoie de aprobarea CARB. Acordul cu statul impune, de asemenea, ca Volkswagen să cheltuiască încă 1,2 miliarde de dolari în afara Californiei pentru promovarea vehiculelor electrice. în toată America, de exemplu, înţelegerea Volkswagen contribuie la plata pentru instalarea staţiilor electrice de încărcare.[18]

In 2009, China a depăşit Statele Unite, devenind cea mai mare piaţă auto din lume, iar decalajul continuă să crească. Beijingul şi-a propus ca una din cinci maşini noi vândute în China până în 2025 să fie un „vehicul alimentat cu un nou tip de energie". China are propriul lider în industria vehiculelor electrice — Wan Gang. Se situează alături de Elon Musk în ceea ce priveşte impactul asupra progresului vehiculului electric şi ca una dintre figurile importante din industria auto globală.

In timpul Revoluţiei Culturale de la sfârşitul anilor 1960, Wan a fost exilat în mediul rural. îşi alina traiul dificil şi plictiseala petrecând ore întregi într-un şopron de tractoare, fascinat de motorul acestei maşini, dezasamblându-1 şi remontându-1. După Revoluţia Culturală, a mers la universitate, s-a înscris la un doctorat în inginerie în Germania, apoi a rămas să lucreze pentru Audi înainte de a se întoarce în China. încă din 2000, a fost invitat să facă o propunere Consiliului de Stat al Chinei, ,,privind dezvoltarea noilor energii

curate pentru automobile ca punct de plecare pentru saltul înainte al industriei auto din China'\

Mai întâi în calitate de şef al „Proiectului-cheie pentru vehicule electrice" din China si apoi în calitate de ministru al stiintei si tehnologiei, Wan a condus ofensiva vehiculului electric chinez. ,, Va exista o fereastră strategică pentru dezvoltarea vehiculelor electrice", spunea el. ,,Trebuie să acţionăm."

Si China a acţionat. Astăzi se vând în China mai mult de 100 de modele de vehicule electrice fabricate intern. Dezvoltarea vehiculelor electrice îndeplineşte trei obiective majore pentru Beijing. Primul este reducerea poluării aerului, deseori sufocant (deşi câştigurile vor fi oarecum atenuate de cantitatea de electricitate produsă de cărbune). In al doilea rând, maşinile electrice promovează securitatea energetică. ,,Cererile de petrol ale Chinei cresc în fiecare zi", a avertizat Wan. Dat fiind numărul tot mai mare, per total, al posesorilor de maşini, Beijingul se bazează pe maşinile electrice pentru a diminua creşterea continuă a importurilor de petrol.[19]

Al treilea motiv este competitivitatea globală. Fiind la început în domeniul producţiei auto, pentru China va fi greu să ajungă din urmă şi să devină un concurent major pe piaţa globală a maşinilor conventionale. Dar maşina electrică este un ioc nou si nu există jucători mari consacraţi în domeniul vehiculelor electrice. Creşterea rapidă a industriei naţionale de vehicule electrice ar oferi nu numai locuri de muncă pe plan intern, ci şi platforma de a deveni un exportator redutabil şi o forţă de prim rang în industria auto globală. China produce deja aproape trei sferturi din bateriile cu litiu din lume. Maşina electrică se încadrează, de asemenea, într-o viziune mai largă a unei reţele de transport electric în China — şină electrică de mare viteză pentru a lega oraşele în care oamenii se deplasează cu maşini electrice sau cu autobuze şi biciclete electrice. Până la sfârşitul lui 2017, peste 50% din flota de autobuze urbane din China trecuse deja pe varianta electrică.[20]

Programul pentru vehicule alimentate cu tipuri noi de energie este una dintre priorităţile strategice industriale naţionale ale Chinei. Se trece de la un model ,,axat pe consumator" — subvenţii pentru cumpărători — la unul „axat pe producător", stabilind cote pentru acesta din urmă. Asta înseamnă că o pondere în creştere din producţia totală a constructorilor de automobile trebuie să fie vehicule electrice.

China oferă, de asemenea, un stimulent uriaş. In metropolele aglomerate, se poate obţine o plăcuţă de înmatriculare numai prin tragere la sorţi. La Beijing, şansele de a câştiga o plăcuţă de înmatriculare pentru o maşină alimentată cu benzină sunt mici — o şansă la 907. Chiar şi atunci, câştigătorul trebuie să plătească o taxă, care poate fi destul de substanţială — până la 13 000 de dolari. Dar există o mare excepţie: un cumpărător de maşină electrică poate ocoli loteria şi obţine automat plăcuţa de înmatriculare (deşi poate exista încă o perioadă de aşteptare), fără să cheltuiască bani pentru asta.[21]

In 2019 s-au vândut aproape un milion de vehicule electrice în China — 4% din vânzările de maşini noi de aici si mai mult de jumătate din totalul vehiculelor electrice vândute în lume.[22]

India împărtăşeşte, de asemenea, entuziasmul pentru creşterea gradului de electrificare, ce se traduce, în ţară, prin vehicule pe două şi trei roţi, la fel şi cele pe patru roţi. Astăzi există doar câteva vehicule electrice produse pe piaţa internă, dar intenţia este de a dezvolta capacităţile de producţie ale Indiei în acest sector şi de a folosi vehiculele electrice ca pe un avantaj pentru producţia internă cu valoare adăugată.

Vehiculele electrice au devenit, de asemenea, un subiect fierbinte. Ministrul transporturilor, Nitin Gadkari, a declarat că va ,,face uz de forţă" pentru ca producătorii auto să construiască vehicule electrice. A explicat ,,foarte clar“, după cum el însuşi a spus, de ce - poluarea urbană şi constrângerea economică din cauza importurilor de 85% din necesarul de petrol al ţării.[2J]

Alţii totuşi s-au întrebat cum poate o ţară care duce în mod constant lipsă de energie electrică şi în care sunt ore întregi de întreruperi de curent — şi depinde de cărbune pentru cea mai mare parte a energiei sale — trece la vehicule electrice. Drept răspuns la presiunile din India pentru vehicule electrice, ministrul petrolului din India, Dharmendra Pradhan, a descris entuziasmul pentru maşinile electrice drept o „modă". El l-a comparat cu entuziasmul generat de Alia Bhatt, o atrăgătoare şi tânără actriţă de film de la Bollywood.

Din punctul de vedere al industriei auto din India, politica guvernamentală este esenţială pentru a stabili ce se întâmplă. ,,Dacă nu există un ordin, oamenii vor folosi în continuare vehicule cu motor diesel", declara Ajit Jindal, vicepreşedinte al departamentului de inginerie şi coordonatorul departamentului de vehicule electrice din compania Tata Motors. „Trebuie să existe un fel de ordin/' De atunci, India a

adoptat o viziune mai calculată.
Noua abordare este una de promovare a vehiculelor electrice pentru segmente specifice, cum ar fi transportul public, taxiurile şi
înlocuirea ricselor cu motor si a celor conduse de oameni. Dar atenţia s-a mutat recent de la vehicule electrice la GNG — gaz natural comprimat —, pentru a reduce poluarea urbană, şi la biocombustibili care pot fi obţinuţi din deşeurile agricole.[24]

In Marea Britanic, în mijlocul unor negocieri prelungite pentru Brcxit, guvernul conservator a propus interzicerea vânzărilor de maşini noi alimentate cu benzină sau motorină până în 2040, aceasta în ciuda faptului că Marea Britanie s-ar putea să nu aibă capacitatea de producţie pentru a satisface cererea de energie electrică şi că însuşi manifestul Partidului Conservator se opune noilor parcuri eoliene terestre. In 2020, guvernul a anunţat că are în vedere accelerarea interdicţiei până în 2035.

Guvernul francez, promiţând o nouă ,,veritabilă revoluţie" franceză, declară, de asemenea, că îşi propune să impună o interdicţie similară vânzărilor de maşini noi alimentate cu benzină
şi motorină după 2040.[25]

Dar cât de repede vor pătrunde vehiculele electrice în flota auto mondială? In 2019, acestea au reprezentat mai puţin de 3% din totalul vânzărilor de maşini noi la nivel mondial. Dar ambiţiile
sunt mari. Vor domina vehiculele electrice noile vânzări în deceniile următoare sau vor reprezenta doar o parte?

,,Consumatorii compară vehiculele electrice cu alte opţiuni de combustibil pe care le au, cum ar fi benzina şi motorina", declara cel mai înalt oficial din domeniul auto al guvernului japonez. „Au două opţiuni. Fie reglementările guvernamentale interzic vehiculele, altele decât cele electrice, dincolo de un anumit interval de timp. Sau oferta vehiculelor electrice trebuie să fie extrem de convingătoare pentru consumatori. Este o chestiune atât de siguranţă, cât şi de preţ."[26]

In acest moment, vânzările sunt în continuare determinate în mare parte de politicile guvernamentale — reglementări şi subvenţii — şi de răspunsul din ce în ce mai hotărât al producătorilor de automobile la aceste politici. Dar costurile făceau dificilă acordarea de subvenţii din partea guvernelor când venea vorba de o piaţă de masă pentru vehicule electrice. Ar fi fost prea scump. Ipoteza de lucru a fost însă că

stimulentele actuale vor fi suficiente pentru a promova progrese tehnice şi de amploare, reducând astfel costurile. Cu toate acestea, datele din Danemarca, Ţările de Jos şi Hong Kong - şi în 2019 din China - indică faptul că, atunci când subvenţiile sunt eliminate, vânzările de vehicule electrice scad brusc. Dar pentru recuperarea post-COVID-19, unele guverne vor extinde stimulentele pentru promovarea vehiculelor electrice ca o măsură de ,,recuperare ecologică" pentru a sprijini industria auto.[2']

Există două clemente care împiedică adoptarea acestora în masă. Primul este bateria în sine. „Nimic nu influenţează mai mult industria vehiculelor electrice decât costul bateriilor", spunea cineva care ştie foarte bine lucrul acesta — J.B. Straubel de la Tesla. Dacă ne uităm doar la costurile operaţionale, rularea unei maşini alimentate cu energie electrică este mai ieftină pe kilometru parcurs decât în cazul celei alimentate cu benzină. Dar este mult mai costisitor să stochezi energia. La o maşină cu ardere internă, energia este stocată în rezervorul de benzină. Intr-un vehicul electric este stocată în baterie. Costurile pentru baterii au scăzut semnificativ — cu peste 50% - între 2015 şi 2019, la aproximativ 180 dc dolari pe kilowatt-oră. Acesta este în mare parte rezultatul reproiectărilor, al producţiei pe scară largă şi al reducerii dificultăţilor. Totuşi un acumulator care merge 322 de kilometri sau mai mult la o încărcare costă în jur dc 11 000 de dolari, ceea ce este scump şi încă nu este competitiv fără subvenţii. Se consideră că la aproximativ 100 de dolari pe kilowatt-oră, bateria ar fi competitivă cu motorul cu ardere internă. Un studiu recent al MIT privind mobilitatea susţine că acest decalaj s-ar putea să nu fie depăşit până în 2030.[28]

Există multe dezbateri cu privire la cât pot fi reduse aceste costuri fără progrese tehnologice. O modalitate ar fi printr-o producţie la o scară şi mai mare, iar noi fabrici apar intr-un ritm impresionant. Dar există, de asemenea, îngrijorări în ceea ce priveşte lanţul de aprovizionare al unor materiale pentru baterii, aspect adăugat la incertitudinea privind costurile viitoare. In cazul unui scenariu alarmant, cererea de litiu pentru vehicule electrice va creşte cu 1 800% până în 2030 şi va reprezenta aproximativ 85% din cererea totală la nivel mondial. Cererea de cobalt, un alt element esenţial pentru producţia bateriilor, va creşte cu 1 400%. Peste 50% din rezervele globale de cobalt provin dintr-o provincie, Katanga, din Republica Democrată Congo. In general, performanţa necesară pentru acumulatorii auto înseamnă că aceste materiale trebuie să fie conform specificaţiilor, de înaltă calitate, adăugând astfel potenţiale blocaje în lanţul de

aprovizionare. China şi-a revendicat deja o poziţie-cheie în aceste industrii.[29] In acelaşi timp, dimensiunea potenţială a pieţei stimulează cercetarea care vizează îmbunătăţirea şi dezvoltarea noilor tehnologii pentru baterii.[80]

O maşină electrică elimină nevoia de a merge la benzinărie, dar necesită încărcare, iar al doilea mare obstacol este timpul de încărcare şi disponibilitatea staţiilor. încărcarea unei maşini durează mai mult, deşi utilizarea unui încărcător foarte rapid — care este semnificativ mai scump — ar putea reduce timpul la aproximativ zece până la 15 minute. Este nevoie ca încărcătoarele să fie disponibile pe o scară mai largă, o cifră de ordinul milioanelor. Cineva va trebui să plătească pentru ele şi, în cele din urmă, va trebui să existe un model de afaceri standardizat. In plus, trebuie luate măsuri şi pentru persoanele care locuiesc în apartamente şi zgârie-nori şi parchează pe stradă.

S-au făcut multe previziuni privind maşinile electrice în ultimii ani. Unele au fost foarte optimiste în comparaţie cu ce s-a întâmplat, de fapt, şi cu ce se va întâmpla.[31] Maşina electrică poate atrage cumpărătorii în funcţie de „cât de la modă este" sau „nouă", în funcţie de statut ori pentru că transmite un mesaj despre schimbările climatice sau despre valori şi despre marcă ori datorită calităţii vehiculului şi a faptului că poate ajunge de la zero la 60 de kilometri pe oră în patru secunde. Sau poate pentru că cei care aleg o astfel de maşină primesc stimulente financiare sau de reglementare de la guvern. Dar nu este clar cum utilitatea generală a maşinii electrice în sine este superioară celei a maşinii pe benzină.
Până la urmă o maşină electrică este tot o maşină.

> ♦

Ce va determina atunci rata acestei adoptări? Totuşi electrificarea ,,trebuie să fie determinată de cererea clienţilor şi nu avem informaţii despre acest aspect", spunea Bill Ford de la Ford Motor Company. ,,Va fi o tranziţie... Veţi trăi într-o lume în care veţi avea motoare cu ardere internă, vehicule hibrid, vehicule electrice hibrid cu încărcare şi vehicule complet electrice. Schimbarea va avea loc în timp."[32]

Fista previziunilor poate fi foarte amplă. O bancă de investiţii de vârf prognozează că maşinile electrice ar putea constitui între 10 si 90% din vânzările de maşini noi în 2050, în funcţie de reglementări şi de ,,dezvoltarea tehnologiei". Guvernele vor avea

cu siguranţă un impact major şi chiar decisiv. Acestea pot cere ca
creşterea cotelor de vânzări de maşini noi să se refere la cele
> *
electrice sau să îndeplinească nişte obiective din ce în ce mai stricte de reducere a emisiilor de carbon. Producătorii auto vor trebui să se supună sau să se confrunte cu penalităţi tot mai mari. Fie guvernele, fie consumatorii vor absorbi costul suplimentar până când va scădea preţul bateriilor. Guvernele pot continua să strângă şurubul în ceea ce priveşte emisiile vehiculelor pe benzină şi eficienţa acestora, ceea ce va duce la creşterea costurilor şi, prin comparaţie, va face vehiculele electrice mai atractive din punct de vedere economic; de asemenea, pot ajusta codul fiscal pentru a favoriza vehiculele electrice în detrimentul celor alimentate cu benzină.

Până acum aceasta este o poveste despre ,,maşină *versus* maşină" — benzină *versus* electricitate. Dar o altă revoluţie se

apropie.

Capitolul 38

ERA AUTOMATIZĂRII

Victorville, un orăşel din sudul Californiei, la marginea vestică a deşertului Mojave, îşi are începuturile în secolul al XIX-lea, când era un popas unde se aprovizionau cu apă şi provizii cei care călătoreau prin deşert. In ultimele deceniile, peisajul deşertic aspru şi vremea bună l-au transformat într-o zonă preferată pentru platouri de filmare, inclusiv pentru filmul ştiinţifico-fantastic de

groază 3D *It Came from Outer Space (Venit din spaţiu).* In 2007, acolo se juca o scenă neobişnuită. Părea un nou thriller ştiinţifico- fantastic. Deoarece vehicule zombi — fără şofer — se deplasau pe străzile unei baze abandonate a Forţelor Aeriene, evitând obstacole, schimbând banda, parcând, oprindu-se la stop, luând curbele si evitând accidentele.

Dar aceşti zombi nu erau din spaţiu şi de data aceasta producătorul nu era un studio de la Hollywood, ci mai degrabă DARPA — Agenţia pentru Proiecte de Cercetare Avansată din Departamentul Apărării al SUA. In Irak şi Afghanistan, soldaţii americani care se deplasau cu tancuri şi camioane erau mutilaţi şi ucişi de dispozitive explozive artizanale. In replică, Departamentul Apărării era hotărât să dezvolte vehicule fără şofer — ceea ce va deveni cunoscut sub numele de maşină autonomă. Si de aceea

străbăteau aceste vehicule zombi străzile într-o bază abandonată a Forţelor Aeriene din desertul Californiei.

Totuşi, la fel ca în cazul maşinilor electrice, vehiculele fără şofer nu erau la prima încercare. In 1925, un inginer pe nume Francis Houdina şi-a propus să facă o demonstraţie cu maşina sa „fantomă" fără şofer pe străzile din New York, controlând-o printr- un dispozitiv radio dintr-o maşină aflată imediat în spate. Din păcate, lucrurile au luat-o razna. După cum relata *New York Times* într-un articol cu titlul „Maşină condusă printr-un dispozitiv radio loveşte o escortă'[1], maşina fără şofer „se înclina în stânga şi în dreapta pe Broadway, în jurul giratoriului Columbus Circle şi apoi spre sud pe Fifth Avenue". A evitat la limită două camioane şi o căruţă cu lapte, s-a ciocnit cu o maşină plină de fotografi, apoi aproape că a lovit o maşină de pompieri pe Strada 43. Câteva decenii mai târziu, în anii 1950, Departamentul de drumuri din Nebraska a testat maşini fără şofer care urmau să fie ghidate prin circuite electrice

încorporate în şosea. In anii 1980 şi 1990, mai multe grupuri de cercetare din Statele Unite şi Europa au studiat concepte de maşini fără şofer pentru a îmbunătăţi siguranţa rutieră. Dar totul a fost în van.[1]

Ga reacţie la reuşita sovieticilor care întrecuseră Statele Unite prin lansarea primului satelit, Sputnik, în 1958 a fost înfiinţată DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency). Misiunea sa era de a se asigura că Statele Unite vor fi din acel moment ,,iniţiatoarele, şi nu victimele unor surprize strategice tehnologice". Lucrând cu universităţi şi cu cei din industrie, a finanţat cercetarea de frontieră ,,în tehnologii inovatoare pentru securitatea naţională". Palmaresul său extraordinar număra de la tehnică avansată de calcul si bombardiere invizibile la sisteme GPS. La începutul acestui secol, DARPA a decis să ofere premii în bani pentru a stimula sursele de energie competitive folosite pentru dezvoltarea ,,vehiculelor terestre autonome". Dar prima Mare Provocare, în 2004, a fost un fiasco. Cea mai mare distanţă pe care vehiculele au reuşit să o parcurgă a fost de doar 12 kilometri din traseul de 228 de kilometri pe terenul accidentat al deşertului de la graniţa dintre California şi Nevada. Dar acest eşec a fost, de asemenea, şi un succes. ,,Prima competiţie a creat o comunitate de inovatori, ingineri, studenţi, programatori, piloţi, mecanici, inventatori şi visători", spunea un oficial DARPA. ,,Gândirea proaspătă cu care au venit a fost scânteia."[2]

Progresele în învăţarea automată şi tehnologie au fost deja evidente în anul următor, la Marea Provocare din 2005. Aceasta a avut loc de-a lungul unui traseu de 212 kilometri în sudul Nevadei. Au intrat în cursă aproape 200 de echipe. Cinci au reuşit să finalizeze tot traseul. Dar de la început a fost clar că există doi concurenţi de top: Universitatea Carnegie Mellon din Pittsburgh şi Stanford din California. A fost un fel de meci de revanşă.

Echipa Carnegie Mellon era condusă de William ,,Red" Whittaker, o legendă în lumea roboticii şi cel care conducea centrul de robotică de la Carnegie Mellon. Cu câteva decenii mai devreme, în urma accidentului de la centrala nucleară Three Mile Island din Pennsylvania, nu existase nici o modalitate de a afla ce se întâmplă în interiorul clădirii izolate, care era inundată cu apă radioactivă şi resturi nucleare. Nimeni nu îndrăznea să intre. Era prea periculos. Whittaker, care tocmai îşi terminase doctoratul, a proiectat roboţi speciali care puteau să intre în clădire, să analizeze, apoi să raporteze

şi să ajute la curăţare. Roboţii erau munca sa de o viaţă. Nu numai că a inventat şi a construit roboţi, peste 60, dar a inventat şi o disciplină de cercetare numită ,,robotică de teren" — roboţi care se deplasau şi îndeplineau sarcini pe teren dificil.

Echipa Universităţii Stanford era condusă de Sebastian Thrun, un informatician cu studii din Germania, care fusese coleg cu Whittaker la Universitatea Carnegie Mellon până când a fost ademenit la Stanford pentru a conduce laboratorul de inteligenţă artificială. Pe când era încă student în Germania, Thrun şi colegii săi au conceput roboţi care făceau tururi de muzeu. In continuare a fost primul care a inventat ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „robotică probabilistică", ce combină statistici pentru a face faţă incertitudinii cu care se confruntă robotii în contextul lumii reale. Scopul lui Thrun era acum să creeze un vehicul cu „capacitatea intelectuală de a lua toate deciziile pe parcurs". Interesul său faţă de vehiculele autonome a apărut, a spus el, pentru că era „curios în privinţa inteligenţei umane". A explicat de asemenea că „pasiunea sa pentru maşinile care se conduc singure" apăruse din cauza blocajelor din trafic. „Simt că am pierdut un an sau doi doar în trafic", explica el. Thrun urmărea să dezvolte un vehicul autonom care să asigure siguranţa la volan şi dintr-un motiv personal; prietenul lui cel mai bun murise intr-un accident de maşină la 18 ani.[3]

Carnegie Mellon a venit cu două vehicule solide în stil militar. Echipa petrecuse 28 de zile scanând cu laser ruta Mojave pentru a crea un model computerizat al topografiei. Stanford a contraatacat cu „Stanley", un SUV Volkswagen de dimensiuni medii. Spre necazul lui Whittaker, Stanley a terminat primul, parcurgând traseul în şase ore şi 53 de minute, cu 11 minute înaintea echipei Carnegie Mellon.

A fost un moment-cheie. „Este prima dată când maşina a luat toate deciziile", a spus Thrun după cursă. El însuşi a fost atât de epuizat de intensitatea competiţiei încât a adormit în timpul unui interviu acordat postului CNN.[4]

Echipa de la Stanford a plecat cu premiul de două milioane de dolari. Nu a fost singurul câştig din acea zi. După cum va spune Thrun mai târziu, Marea Provocare s-a dovedit a fi un eveniment „care i-a schimbat viaţa. Acum era un cu totul alt Sebastian
Thrun." Printre cei care au urmărit discret cursa se număra si*

Larry Page, cofondatorul Google. După cursă, ascuns în spatele ochelarilor de soare şi cu pălărie, Larry s-a apropiat de Thrun. Page îşi dorea cu adevărat „să înţeleagă ce se

întâmplă", a spus mai târziu Thrun. „Larry credea în această tehnologie de mai multă vreme decât ştiam eu." Intr-adevăr, Page chiar cochetase cu ideea de a face un doctorat despre vehicule autonome.

Ceva mai târziu, Thrun a primit un e-mail de la Page, care îi spunea că are probleme cu un robot pe care l-a construit pentru a-i permite să participe la întâlnirile Google fără a fi prezent fizic. Robotul nu funcţiona. Thrun s-a întâlnit cu el într-o parcare. Page a deschis portbagajul maşinii şi a scos robotul, ca Thrun să-l examineze. Thrun a adunat repede o echipă, Iar robotul a fost reparat.[D]

Cursa decisivă a avut loc doi ani mai târziu — Marea Provocare din 2007 la baza părăsită a Forţelor Aeriene din Victorville,
California. Un deşert gol era un lucru, dar putea o maşină cu pilot automat să circule pe străzile unui oraş din SUA, chiar dacă era un oras-fantomă?

11 echipe au intrat în competiţia din 2007, dar, din nou, lupta sa dat între echipele Carnegie Mellon şi Stanford. Echipa de la Stanford s-a întors cu un Volkswagen numit„Junior", de la Leland Stanford Jr., după care fusese numită universitatea. Thrun facea parte din echipa Stanford, deşi lucra deja la Google, Echipa Carnegie Mellon a intrat în competiţie cu un Chevy Tahoe, denumit ,,Boss'* în onoarea lui Charles „Boss** Kettering de la General Motors, inventatorul primului sistem cu aprindere electrică, în 1911, care condusese departamentul de cercetare al companiei GM timp de mai bine de un sfert de secol.

Invocarea legendarului şef al departamentului de cercetare de la General Motors nu a fost întâmplătoare, deoarece de data aceasta partenerul universităţii Carnegie Mellon era GM. De câţiva ani, gigantul auto şi Carnegie Mellon colaborau privind cercetarea în domeniul tehnologiilor avansate. Legătura fusese stimulată de Larry Burns, directorul departamentului de cercetare şi dezvoltare şi strategie al GM. Burns îşi făcea griji cu privire la viitorul GM - în special de ceea ce putea face automobilul să devină demodat. La un moment dat, directorul general de la acea vreme al companiei GM, Rick Wagoner, şi Burns au ajuns să vorbească despre faptul că, în timp ce multe alte industrii se schimbaseră în ultimii 100 de ani, modelul de bază al industriei auto rămăsese acelaşi ca pe vremea Modelului T al lui Henry Lord - „alimentat cu benzină, acţionat de un motor cu ardere internă şi rulând pe patru roţi**.

„Cum va arăta maşina în următoarele sute de ani?**, l-a întrebat Wagoner pe Burns. „Dacă automobilul ar fi inventat

astăzi, ce formă ar avea?**

„Nu au existat cu adevărat inovaţii radicale în tot acest timp**, a reflectat Burns. Şi a continuat: „Acest lucru este valabil pentru foarte puţine industrii**. Maşinile autonome ar putea fi o mare parte a răspunsului la întrebarea lui Wagoner — dacă ar putea funcţiona. Burns era, de asemenea, măcinat de ceea ce percepea ca fiind „cea mai importantă problemă de sustenabilitate cu care se confruntă automobilele[4]* — nu energia sau emisiile, ci o epidemie mortală în care mureau 1,2 milioane de oameni pe an la nivel global în accidente auto. Vehiculele autonome ar putea să elimine practic accidentele. Acesta a fost unul dintre principalele motive pentru care Burns a făcut legătura între GM şi Whittaker şi grupul de robotică de la Carnegie Mellon.[6]

Si în această a treia Mare Provocare, desfăşurată la baza aeriană părăsită din Victorville, Carnegie Mellon a câştigat cu 20 de minute avans. „Acea zi din 2007“, a spus Whittaker mai târziu, „a fost momentul în care conceptele care existau de ani buni în laborator
au ieșit brusc în lume.“ Munca sa de o viață dăduse în sfârși
roade/

Cursa din Victorville a atras interesul marilor producători de automobile. Dar în acel moment aveau un motiv mai stringent de îngrijorare — supravieţuirea. Acesta era începutul crizei financiare. Producătorii auto rămâneau fără numerar şi se îndreptau spre faliment. Multe lucruri au fost abandonate, inclusiv, la GM, programul comun de cercetare cu Carnegie Mellon.

Dar erau alţii, în cealaltă parte a ţării, în Silicon Valley, care nu duceau lipsă de bani. Google lucra deja la producerea unei maşini autonome, cu Sebastian Thrun în frunte. Efortul Google - „Proiectul şoferul" — se desfăşura într-o clădire separată. „Nimeni de la Google nu a avut nici un indiciu despre existenţa noastră timp de un an şi jumătate", a spus Thrun. Ca parte a muncii lor la vehiculele autonome, au instalat pe plafonul maşinilor camere cu unghi de filmare de 360 de grade. Acest lucru a generat ideea pentru Google Street View, care avea ambiţia să fotografieze fiecare stradă din lume.

In 2010, cu o postare pe blogul lui Sebastian Thrun — „am dezvoltat o tehnologie pentru maşinile care se pot conduce singure" —, Google a făcut publică vestea uimitoare că lucrează la maşina autonomă. „Maşinile noastre automatizate" au mers din Silicon Valley, nordul Californiei, „la biroul nostru din Santa Monica şi până pe Hollywood Boulevard", relata Thrun. Maşinile „traversaseră Golden Gate Bridge" şi „chiar

parcurseseră tot drumul în jurul lacului Tahoe" - în total 225 000 de kilometri de condus fără şofer. In timp ce operatorii erau în maşini pentru orice eventualitate, interacţiunea-cheie a avut loc prin legătura informaţională a maşinilor cu centrele de date extrem de puternice ale Google.[8]

Vestea se împrăştiase. Google — cu amploarea şi capacităţile sale — testase viabilitatea maşinii fără şofer. Dar Google nu era singurul. O serie de alte companii de tehnologie şi antreprenori încercau să abordeze maşina fără şofer. Progresele tehnologice şi scăderea costurilor făceau orice posibil. „înainte de 2000 nu aveai cum să faci nimic interesant", spunea Thrun, „Nu aveai senzori, nu aveai computere şi nu aveai cartografiere. Radarul era un dispozitiv pe un vârf de deal care costa 200 de milioane de dolari. "[q]

Chiar si cu toti concurenţii si cu viziunile diferite, exista cel puţin un consens cu privire la criteriile de referinţă pentru definirea unei maşini automate fără şofer. Societatea Inginerilor de Automobile a clasificat maşinile după nivelul de automatizare. Primele trei niveluri merg de la „fără automatizare" nivelul 0 până la nivelul 3, care este controlul vitezei de croazieră şi pilotul automat ce controlează acceleraţia sub supravegherea şoferului. Nivelul 4 înseamnă „automatizare ridicată** — capabil să conducă şi să monitorizeze mediul din jur fără supraveghere umană, dar numai în ceea ce se numeşte o „zonă îngrădită virtual** *(geo-fence* — un perimetru virtual pentru o zonă geografică din lumea reală), care putea fi un campus universitar, un cartier central de afaceri sau folosind „capsulele** pentru a merge de la Terminalul 5 al aeroportului Heathrow în parcarea centrului de afaceri. Nivelul 5 este „automatizarea completă** - capabil să îndeplinească toate comenzile de condus în toate condiţiile. Trecerea la nivelul 5 necesită desfăşurarea si îmbunătăţirea continuă a unor serii de

funcţii complexe.[10]

Pentru a ne face o idee despre ce implică acest lucru, să începem cu „detectarea**, care în sine depinde de mai multe tehnologii. „Lidar** foloseşte lasere care detectează obiecte şi trimit înapoi acele informaţii cu viteza luminii. Este susţinut de un radar, care foloseşte unde radio, este mai puţin capabil, dar mai fiabil în condiţii de vreme rea. Camerele video cu unghi de 360 de grade captează constant imagini digitale, care sunt identificate cu viteză mare de algoritmi de vizualizare automată. Are, de asemenea, ultrasunete, împreună cu infraroşu, pentru a prelua imagini termice, plus GPS pentru localizare şi sisteme de navigaţie inerţială.

Toate acestea sunt amplificate de hărţi tridimensionale, cu

o precizie de până la câţiva centimetri, preinstalate în maşină. In prezent nu există un consens cu privire la combinaţia optimă a acestor tehnologii sau la standardele necesare — sau cu privire la cine va furniza toate ingredientele.

Şi acesta este doar începutul. Datele senzorilor trebuie procesate în mod constant, urmate de decizii instantanee, iar acest lucru necesită un grad foarte mare de inteligenţă, o putere de calcul exponenţial mai puternică decât cea găsită în maşinile de azi. Software-ul este cheia; şi aici progresele rapide în AI — inteligenţa artificială — şi învăţarea automată pentru recunoaşterea imaginii au propulsat maşina fără şofer mai rapid decât ne-am fi putut aştepta în urmă cu câţiva ani. Cu viteza fulgerului, computerul trebuie să treacă prin cantităţi mari de date provenite de la dispozitivele de detectare pentru a identifica un semn de circulaţie sau un câine şi pentru a se opri instantaneu. Acest computer foarte inteligent trebuie să administreze, de asemenea, unităţile de sisteme electronice care controlează frânarea si direcţia si să se asigure că maşina ocoleşte pietonii care traversează fără să-şi ridice privirea din telefon. Sistemul telematic trebuie dezvoltat între computerul maşinii si alte sisteme informatice pentru a furniza informaţii si actualizări de software. Viteza cu care pot călători astfel de informaţii şi actualizări va depinde de accesul rapid la internet şi de disponibilitatea tehnologiei wireless 5G.[11]

Şi apoi mai intervine o problemă: interiorul unui vehicul autonom - va fi acesta un birou mobil, un centru de comunicaţii, o cameră de zi sau un centru de divertisment? Desigur, nu se poate trece cu vederea interfaţa om-maşină — şi anume capacitatea computerului de a comunica (şi de a-i linişti) pe pasagerii vehiculului. Intr-adevăr, o mare barieră poate fi psihologică — disponibilitatea şi chiar capacitatea oamenilor de a „renunţa", de a preda complet controlul unui robot.

Cursa este strânsă şi cu un număr mare de participanţi. Tot mai multe elemente de automatizare vor fi adăugate la aceste maşini în următorii câţiva ani, dar, din punctul de vedere al scalei, va fi probabil mult sub idealul de 4 sau 5. In acest moment, o estimare rezonabilă este că toată tehnologia pentru un vehicul complet autonom ar adăuga 50 000 de dolari la costul unei maşini. Dar, odată cu amploarea şi convergenţa tehnologiilor şi pornirea producţiei la începutul sau la mijlocul anilor 2020, costul suplimentar al unei maşini fără şofer fată de o maşină obişnuită ar putea scădea undeva între 8 000 şi 10 000 de dolari. Cel puţin aşa se presupune.

O serie de alte obstacole vor trebui abordate. Trebuie

asigurată fiabilitatea. Ce se întâmplă dacă un vehicul merge spre destinaţia greşită? Sau dacă există lucrări sau un accident pe drum? Sau dacă vremea provoacă o defecţiune? Sau dacă maşina trebuie să ia o decizie dacă loveşte o persoană sau iese de pe şosea pe marginea drumului? întrucât oamenii predau controlul unei maşini, pentru a insufla încredere, aceste maşini cu conducere automată vor trebui să funcţioneze la niveluri de performanţă mult mai ridicate decât maşinile conduse de oameni. Deşi milioane de kilometri au fost parcurşi până acum de maşini de testare fără şofer, oamenii conduc aproximativ 13 miliarde de kilometri în fiecare zi în Statele Unite. Vor crea anumite grupuri haos prin piratarea software-ului la zeci de mii de maşini? Ga răspuns, pe lângă accentul evident pus pe securitatea cibernetică, se testează discret şi conceptul de „toleranţă la defecte" în faţa hackingului — o cale, la un nivel minim de funcţionalitate, care i-ar permite şoferului să preia controlul. Desigur, asta presupune că persoanele care trăiesc într-o epocă a vehiculelor autonome vor trebui în continuare să înveţe să conducă si, bineînţeles, să obţină şi un permis. Şi cum preia cineva controlul dacă nu există volan, acceleraţie, pedală de frână, ci şi doar un computer cu care să vorbeşti?

Dar cum rămâne cu asigurarea? In prezent, şoferii au asigurare pentru că răspund personal. Dar, dacă are loc un accident cu o maşină fără şofer, va fi aceasta o chestiune de produs defect şi responsabil va fi producătorul auto sau furnizorul de software, nu proprietarul maşinii implicate? Şi, apropo, cine deţine toate datele pe care le generează maşina despre pasageri, interesele lor, înclinaţii — si destinaţia lor? Si, indiferent cine deţine datele, cine le poate accesa — şi în ce scopuri?

Pe scurt, perspectiva vehiculelor autonome creează deja noi probleme legate de reglementare. Atât autorităţile, cât şi organele legislative vor trebui să abordeze o serie de chestiuni - inclusiv cine vor fi autorităţile şi cine va „deţine" care parte a problemei. Disputele continuă cu privire la siguranţă, securitate şi confidenţialitate, precum şi la rolul guvernului federal în raport cu statele. Intre timp, în guvernul federal american, o serie de agenţii - până la 38 — încearcă să-şi dea seama care sunt rolurile lor în reglementarea diferitelor aspecte ale vehiculelor autonome - siguranţă, confidenţialitate şi conectivitate — în timp ce aproximativ 30 de state au adoptat deja legislaţia referitoare la vehiculele autonome. Rezultatul va fi probabil un amestec de reglementări federale şi de stat.[12]

Şi apoi mai este vorba şi despre impactul social. In viziunea unora, camioanele de livrare marfă vor deveni autonome si aceste camioane mari vor circula în convoaie pe autostradă - „în pluton", cum se spune —, poate primul camion cu şofer, restul fără conducător auto. Asta ar însemna că un procent semnificativ din 3,5 milioane de şoferi care conduc acum camioane în Statele Unite ar trebui să-si caute alt loc de muncă. In cele din urmă, există dilema „perioadei intermediare" — cum vor fi integrate aceste maşini care se conduc singure în fluxul actual de trafic compus din maşini cu şoferi?

O posibilitate ar fi ca maşinile să devină autonome treptat, accesând tot mai multe părţi ale pachetului de autonomie, cum ar fi evitarea accidentelor şi tehnologiile de gestionare a acceleraţiei, introduse în timp. Dar acest aspect ridică o altă problemă. Vor fi şoferii şi mai distraşi şi preocupaţi de alte lucruri, cum ar fi trimiterea de mesaje, atunci când atenţia lor este necesară urgent în vehiculele care sunt doar parţial autonome?

Se încinge cursa în cea mai mare provocare - vehiculul autonom viabil din punct de vedere comercial. Jucătorii variază de la marii producători de automobile până la marile companii de tehnologie din Silicon Valley şi start-up-uri de tehnologie finanţate prin capital de risc. La un moment dat va exista un consens şi standarde convenite. Dar, până atunci, multe tehnologii concurente vor căuta să-şi găsească locul pe piaţă. „Cu diferite maşini care funcţionează după algoritmi diferiţi, va fi interesant să vedem cum are loc interacţiunea socială dintre ele", a observat directorul executiv al unui start-up. „Te vor lăsa să treci sau îţi vor tăia calea?" Apoi a adăugat: „Va fi AI *versus* AI, dar în cele din urmă aceasta este o problemă socială care trebuie rezolvată".[13]

Unii se îndreaptă deja către noi frontiere. Sebastian Thrun a cofondat Udacity, o companie de educaţie tehnologică online, apoi a înfiinţat o nouă companie cu Larry Page de la Google — Kitty Hawk — care îşi propune să introducă taxiuri aeriene autonome. El este convins că acestea vor înlocui serviciul autonom de taxi din prezent.

Progresele tehnologice necesare pentru autovehiculele autonome au încă multe obstacole de depăşit. Cu toate acestea, mai există un element-cheie care, în asociere cu maşina fără şofer, va crea o lume cu totul nouă şi diferită a mobilităţii — posibilitatea de a comanda o maşină pe smartphone, în prezent disponibilă oriunde. Pe scurt, transportul alternativ numit *ride hailing*.

Capitolul 39

ANTICIPÂND VIITORUL

In vara lui 2008, un inginer de software canadian numit Garrett Camp, sătul deja de serviciul de taxi haotic, stătea pe o stradă din San Francisco. întârziase la o întâlnire, dar nu putea să facă cu mâna după un taxi. In mână îşi ţinea noul iPhone. Atunci şi-a dat seama care putea fi alternativa de a nu mai sta în stradă, la cheremul dispecerilor de taxi copleşiţi şi de a nu mai depinde de s erviciul de taxi imprevizibil. Şi poate că i-ar putea oferi o viaţă socială mai bună. Apple lansase iPhone-ul cu doar un an înainte, dar abia în 2008 a permis aplicaţii care nu aparţineau companiei şi a deschis App Store. De ce să nu înlocuim, s-a gândit Camp, fluturarea mâinii la colţ de stradă cu un buton de aplicaţie pe iPhone şi să lăsăm un algoritm să conecteze pasagerul şi şoferul? ,,La acea vreme", spunea el mai târziu, „mă gândeam la «un taxi mai eficient»/[1] Pe 8 august 2008 a înregistrat o pagină web: www.ubercab.com.

Camp nu şi-a imaginat că va revoluţiona transportul şi va crea o întreagă afacere şi un mod de viaţă bazat pe faptul că oamenii deţin o maşină. Scopul iniţial era mult mai modest. Prima prezentare de marketing descria ,,UberCab“ ca un „serviciu auto de ultimă generaţie", menit să îmbunătăţească serviciul de taxi. „Semnalizarea digitală poate înlocui semnalizarea din stradă." In schimb: „Aplicaţia mobilă va face legătura între client şi şofer". „Doar membrii — clienţi respectabili" urmau să fie conectaţi cu şoferi care conduceau Mercedes sau alte maşini de lux deţinute de > > *

LIberCab. „Cazurile de utilizare" variau de la „drumuri spre restaurante, baruri şi spectacole şi înapoi" până la „transportul persoanelor în vârstă".

Scenariul optimist era „lider de piaţă" şi venituri de un „miliard de dolari". Cel realist — 5% din activitatea de taxi din primele cinci oraşe din SUA şi profit de la 20 până la 30 de milioane de dolari. Cel mai rău caz? „Rămâne un serviciu cu zece maşini si 100 de clienţi" în San Francisco, „economisind timp pentru directorii din San Francisco". Şi următorul pas? „Cumpăraţi trei maşini" şi „strângeţi câteva milioane."[1]

Intr-o noapte din luna decembrie a lui următor, Camp era la Paris cu Travis Kalanick. Oraşul Luminilor era închis din cauza unei mari furtuni de zăpadă. Barurile şi bistrourile erau închise şi chiar şi şoferii de taxi plecaseră acasă. Fără nimic altceva de făcut, Camp şi Kalanick s-au îndreptat spre Turnul Eiffel şi au urcat până

în vârf. Acolo, în următoarele două ore, au discutat despre ideea lor de *ride hailing* — algoritmul va înlocui braţul ridicat.

După ce renunţase la facultate câţiva ani mai devreme, Kalanick înfiinţase o afacere ratată si o alta cu un succes modest. Cu câteva milioane de dolari de la cea din urmă, devenise un mic investitor privat şi o personalitate îndrăzneaţă în j urul scenei tehnologice din San Francisco. Acum, în vârful Turnului Eiffel, privind spre un Paris tăcut, acoperit de zăpadă, Camp şi Kalanick discutau despre această idee, Uber, cu atât mai convingătoare prin prisma experienţei lor din acea noapte. Contrar prezentării de marketing, compania nu ar fi trebuit să deţină vehiculele, susţinea Kalanick. Ar trebui să fie ,,capital-lite" — un intermediar din secolul XXI, fără investiţii blocate în autovehicule, ci mai degrabă un facilitator, care conectează şoferul şi pasagerul şi reţine o parte din sumă. „Nu este nevoie să cumperi maşini*', a spus Kalanick.

Uber s-a lansat în mai 2010, oferind limuzine si maşini de oraş. Sloganul său era ,,şoferul personal al tuturor". Kalanick a devenit director executiv în octombrie 2010. Cu o lună înainte, compania adunase un număr total de 427 de curse. In ziua în care Kalanick şi- a început slujba, un reprezentant al autorităţii locale de transport sa prezentat la birou cu un ordin de încetare a funcţionării, deoarece era o companie de taxi neautorizată. Reacţia lui Kalanick a fost să renunţe la cuvântul ,,Cab“ (Taxi) din numele companiei şi să ignore ordinul. In anul următor, Uber a câştigat popularitate în San Francisco, s-a lansat în New York şi apoi în Londra. Dar ceea ce oferea era accesul la limuzine, maşini de oraş şi şoferi profesionişti. Era

încă ,,şoferul personal al tuturor".[2]

Acest lucru s-a schimbat brusc în 2012. Dintr-odată a apărut un competitor cu o abordare diferită. Logan Green, care crescuse în Los Angeles, se săturase deja de aglomeraţia aproape constantă de maşini cu un singur pasager pe autostrăzile oraşului. Intr-o călătorie în Zimbabwe, a văzut microbuze locale care opreau pentru a lua oamenii care făceau semn de pe marginea drumului. De aici a pornit toată ideea. S-a întors la Universitatea din California, Santa Barbara, şi a conceput un serviciu pentru utilizarea în comun a maşinilor pentru studenţii care mergeau acasă, pe care l-a numit fantezist Zimride, în onoarea recentei sale vizite în Zimbabwe. In New York, o postare făcută de Green pe Facebook i-a atras atenţia unui tânăr analist de pe Wall Street numit, printr-o ciudată coincidenţă, John Zimmer, care nu a putut să nu observe numele noului serviciu, deşi, evident, acesta nu avea nici o legătură cu el. Poate că a fost soarta. Fusese la o şcoală a industriei hoteliere şi privise transportul ca pe o problemă de ,,ocupare a hotelului". Hotelurile caută să fie ocupate în proporţie de 80 sau 90%; maşinile personale sunt „ocupate" — adică folosite — doar 5% sau poate 10% din timp. Un sistem de transport mai eficient ar duce la creşterea gradului de „ocupare" auto la un nivel mult mai mare.

Green şi Zimmer s-au întâlnit, iar în 2012 au început să ofere curse scurte în San Francisco. Au numit noua afacere Lyft. Oricine putea fi şofer. Spre deosebire de maşina neagră de lux cu „şofer personal “ a primului Uber, aceştia le-au oferit şoferilor Lyft mustăţi roz pe care să le aplice pe capota maşinilor. „Amabilitatea“ şi salutul cu pumnul erau modul de operare al companiei Lyft, un contrast studiat cu limuzina artificială Liber. Compania Uber a ripostat imediat, lansând propriul serviciu cu şoferi obişnuiţi. „Am ales să concurăm", a scris Kalanick într-o postare pe blogF

Şi, într-adevăr, Uber a intrat în concurenţă cu Lyft, şi într-un mod feroce. Noul său model de afaceri a fost UberX, care a adoptat modelul Lyft şi a înrolat şoferi neprofesionişti care puteau munci cât doreau. Erau contractori, nu angajaţi. Cu alte cuvinte, era un model BYOC (Bring Your Own Car — Vino cu maşina proprie). Şoferii Uber, dintre care 60% cu alte locuri de muncă, au devenit un exemplu excelent pentru ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „gig economy".- Atât Uber, cât şi Lyft au lansat, de asemenea, versiuni moderne de servicii de carpooling (de partajare a maşinilor) care fac legătura între mai mulţi călători aflaţi în imediata apropiere, îndreaptându-se către destinaţii din apropiere.

Uber şi Lyft au continuat să se extindă, lansându-se în tot

mai multe oraşe. Clienţii, iniţial mulţi dintre ei mileniali, au fost rapid cuceriţi. In încercarea de a se extinde, Uber a intrat în război cu şoferii şi proprietarii de companii de taxi locale şi cu autorităţile de reglementare a transporturilor, care se opuneau considerând că este o companie de taxi nereglementată. A numit abordarea sa „confruntare principială". Alţii au numit-o atac direct. Uber nu a aşteptat permisiunea de a intra într-un oraş. Apărea pur şi simplu demonstrând calitatea pe care o livra. In faţa inevitabilului contraatac, mobiliza călătorii si şoferii să bombardeze autorităţile de reglementare şi politicienii cu apeluri telefonice şi e-mailuri.

In Londra, mii de şoferi de taxi, care petrecuseră ani de-a rândul stăpânind „cunoaşterea" labirintului complicat al străzilor din Londra, au protestat prin blocarea drumurilor, paralizând părţi din centrul Londrei. In Franţa, mii de şoferi de taxiuri furioşi (care plătiseră până la 270 000 de dolari pentru licenţele care le permiteau să transporte persoane) au făcut acelaşi lucru, blocând de asemenea rutele către gări si aeroporturi, în unele cazuri cu pneuri arse. In 2017, autorităţile de reglementare din Londra au interzis Liber, pe motiv că nu este „în măsură" să funcţioneze, din cauza neîndeplinirii cerinţelor de „siguranţă publică şi securitate" — şi pentru că folosea un software special pentru a se sustrage autorităţilor de reglementare. In iunie 2018, Liber a câştigat recursul şi i s-a acordat o licenţă de probă pentru Londra, care a fost revocată în 2019.

După ce s-a dezvoltat transportul de tip *ride hailing* bazat pe aplicaţii, numărul vehiculelor utilizate pentru acest tip de transport în New York a crescut la 70 000 — cu mult mai multe decât cele 20 000 de taxiuri galbene din oraş. In faţa aglomeraţiei care bloca traficul şi a scăderii salariilor pentru şoferi — „prea multe maşini, prea mulţi şoferi" — New York a plafonat numărul de vehicule de închiriat. Şoferii de taxi continuă să fie în defensivă.

Spre deosebire de şoferii Uber, şoferii de taxi din New York trebuie să urmeze cursuri de conducere, să meargă la o şcoală pentru a obţine un atestat de taximetrist şi să-şi facă un control medical. Dacă vor să deţină taxiul, trebuie să se îndatoreze si să plătească un permis de funcţionare.

Nu doar în Statele Unite se căutau servicii de taxi mai bune.

Gheng Wei, inginer la gigantul tehnologic chinez Alibaba, a pierdut mai multe zboruri în China, deoarece nu a reuşit să găsească un taxi la timp. Sătul, în 2012, a fondat DiDi, care înseamnă „bip, bip" în chineză. Acum numită DiDi Ghuxing, după fuzionare, a devenit cea mai mare companie de transport de tip *ride hailing* din lume,[4]

Acea nevoie de „servicii de taxi mai bune" era cât se poate de evidentă pentru un bancher pe nume Jean Liu când s-a trezit blocată, cu trei copii supăraţi, la un colţ de stradă din Beijing, pe o ploaie torenţială, şi fără să poată opri un taxi. Liu fusese crescută în domeniul tehnologiei — tatăl ei a fondat Lenovo, care a cumpărat afacerea IBM de computere personale şi care este acum cel mai mare producător de computere din lume — şi urmase studii postuniversitare în domeniul informaticii la Harvard. După 12 ani la Goldman Sachs, era pe cale să devină partener. Frustrările sale faţă de taxiurile din Beijing au ajutat-o să-i trezească interesul lui Goldman să participe la finanţarea companiei DiDi. Dar Goldman a pierdut în faţa investitorilor chinezi, care s-au mişcat rapid pentru a pune mâna pe afacere. Descurajată, Liu s-a întâlnit cu Gheng la prânz. Dar ea avea o altă idee.

„Dacă nu vrei banii noştri", a spus ea, „ce-ar fi să ne asociem?" Gheng a fost încântat de idee. După aceea Liu s-a gândit: „Ce am făcut? Nu aceasta este drumul meu profesional."

Pentru a soluţiona problema — şi a testa chimia dintre ei — ea şi Gheng au decis să facă ceea ce ei numeau „o călătorie de asigurare", o excursie de la Beijing la Lhasa, capitala Tibetului. Călătoria de aproximativ 2 600 de kilometri, cu patru persoane — Liu şi trei bărbaţi — înghesuite în maşină, s-a dovedit a fi mai grea decât se aşteptase.

La un moment dat, în timpul unei furtuni puternice, şoferul a făcut febră, ceea ce era o provocare majoră, deoarece nici Liu, nici Cheng nu aveau permis de conducere şi nici măcar nu ştiau să conducă. Dar au reuşit să meargă mai departe. Cel mai dificil a fost momentul în care au traversat uriaşul platou tibetan puţin populat din vestul Chinei. La 4 500 de metri altitudine, cei trei bărbaţi din maşină se simţeau rău, aveau probleme cu respiraţia, gâfâiau şi au trebuit să ajungă urgent la un spital pentru a primi oxigen. Spre deosebire de bărbaţi, Liu a fost în regulă. Acesta a fost momentul în care şi-a spus: ,,Pot să fac asta".[5]

Liu i s-a alăturat lui Cheng în 2014. Doi ani mai târziu, Uber a trecut la ofensivă în China, încercând să detroneze compania DiDi în ţara sa natală. După ce a cheltuit două

miliarde de dolari, Uber a capitulat. Cu toate acestea, la ieşirea de pe piaţă a primit acţiuni la DiDi ca premiu de consolare. DiDi transporta 27 de milioane de oameni zilnic în China (şi alte trei milioane în filiala sa braziliană). Serviciile sale se extind de la curse de tip *ride hailing* la servicii de taximetrie mult îmbunătăţite şi la partajarea bicicletelor, la o reţea de limuzine, precum şi la livrare de alimente.

Piaţa din China este foarte favorabilă pentru serviciile de călătorie de tip *ride hailing,* deoarece China are doar aproximativ 160 de maşini la 1 000 de locuitori, comparativ cu 867 în Statele Unite. Există multe obstacole în calea deţinerii unei maşini în

China. După cum am menţionat deja, în Shanghai, ca răspuns la aglomeraţia urbană, costul unei licenţe pentru o maşină convenţională este adesea mai mare decât cel al maşinii în sine. Chiar dacă aveţi o maşină, parcarea este o provocare în oraşele care nu au fost construite pentru maşini. Toate acestea dau un impuls suplimentar afacerii de tip *ride hailing* în China.

Cu o afacere extinsă în peste 400 de oraşe chinezeşti, DiDi generează o cantitate vastă de date privind transportul, care, cu ajutorul algoritmilor, îi permite să colaboreze cu guvernul pentru a îmbunătăţi fluxul de trafic si a reduce aglomeraţia. Deoarece funcţionează la o asemenea scară, se confruntă şi cu probleme de siguranţă a pasagerilor. DiDi impune acum şoferilor să urmeze cursuri şi să treacă printr-un examen mai amănunţit şi a intensificat monitorizarea călătoriilor. Aplică inteligenţa artificială şi învăţarea automată pentru a-şi modela afacerea pentru viitor. ,,Industria transporturilor va fi transformată", a spus Liu. Sau deja este. In ceea ce priveşte DiDi, o companie care a fost evaluată la 700 de milioane de dolari în 2014, când Liu şi Goldman au pierdut şansa de a investi, în 2019 a fost evaluată la 62 de miliarde de dolari.

In doar jumătate de deceniu, Kalanick a contribuit, mai mult decât oricine, la redefinirea transportului la nivel global. A făcut-o în felul său şi după propriile reguli agresive. După cum spuneau şi cei de la *The New York Times,* Kalanick ,,a construit Liber după propria imagine*\ Dar, pe măsură ce compania a crescut şi a devenit mai vizibilă, imaginea lui Kalanick a devenit din ce în ce mai problematică. Ajunsese să fie văzută nu numai agresiv, ci şi provocator şi perturbator. Până în 2017, problemele se acumulaseră. Compania a fost acuzată de sexism şi de hărţuire. Relaţiile cu şoferii săi erau dificile. Google a dat compania în judecată pentru furt de proprietate intelectuală privind autoturismele autonome. De asemenea, a

fost acuzată că a implementat ilegal un software pentru a înşela autorităţile de reglementare şi a submina Lyft. In iunie 2017, Uber l-a angajat pe fostul procuror general al SUA Eric Holder, care i-a recomandat 47 de masuri pentru îmbunătăţirea culturii organizaţionale în companie. O săptămână mai târziu, cinci dintre cei mai mari investitori din Uber i-au trimis o scrisoare lui Kalanick, care se afla într-o călătorie la Chicago. Mesajul era simplu. Fusese concediat. Dara Khosrowshahi, fost director executiv al companiei de turism online Expedia, a fost cea care l-a înlocuit.[6]

Până atunci, industria serviciilor de tip *ride hailing* era deja bine stabilită. Numai Uber avea două milioane de şoferi în întreaga lume. Creşterea serviciilor de tip *ride hailing* era exponenţială. Numai în San Francisco, veniturile Uber au fost de miliarde de dolari, comparativ cu mai puţin de 200 de milioane de dolari pentru taxiuri. Până în 2017, Uber opera în 540 de oraşe din întreaga lume; Lyft, în 290 în Statele Unite. In Statele Unite, Uber deţinea aproximativ 70% din serviciile de tip *ride hailing,* iar Lyft, 30%. La nivel internaţional, pe lângă compania DiDi, au apărut şi alţi actori importanţi, inclusiv Gett în Europa şi Ola în India. In ansamblu, serviciile de tip *ride hailing* puteau fi o industrie foarte mare.

Dar industria se mai confrunta cu o provocare majoră — să demonstreze că ar putea fi profitabilă. In mai 2019, Uber a fost listată la bursă, fiind evaluată la 82 de miliarde de dolari. Dar costurile de administrare erau mai mari decât veniturile. Ceea ce a devenit evident în oferta publică iniţială (IPO, Initial Public Offering) a fost că pierdea bani - miliarde de dolari. La jumătate de an după IPO, evaluarea sa scăzuse la 47 de miliarde de dolari, încă mult pentru o companie care nu existase cu un deceniu în urmă, şi nu tocmai excelent pentru cei care investiseră în IPO. Capitalizarea de piaţă a companiei Lyft a scăzut în mod similar, de la o valoare IPO de 24 de miliarde de dolari la aproximativ 14 miliarde de dolari.

Serviciile de *ride hailing* pe scară largă puteau schimba modelul vechi de un secol de vânzare si de întreţinere a autovehiculelor de uz personal care funcţionează cu combustibili lichizi. Modelul tradiţional va face loc unui model de afaceri complet nou şi, într- adevăr, unui nou mod de viaţă — ,,furnizarea serviciilor de mobilitate" (MaaS, Mobility as a Service). In loc să cumpăraţi o maşină, să o ţineţi în garaj, să o conduceţi la locul de muncă, să o lăsaţi într-o parcare şi aşa mai departe — în realitate folosind acea maşină doar în proporţie de 5 sau 10% din zi — oamenii nu vor mai avea deloc maşină. In schimb, vor apela la servicii de mobilitate după cum au nevoie.

Insă coronavirusul si distanţarea socială au dat o lovitură neaşteptată serviciilor de *ride sharing* (utilizare în comun a autovehiculelor). Vor mai dori oamenii să împartă vehiculele sau vor prefera să deţină controlul asupra propriei mobilităţi? Conform unor indicatori, până în iunie 2020, la mai puţin de trei luni de la redeschiderea Chinei, DiDi a revenit la 70% din nivelul anterior crizei. Cât priveşte alte ţări, vom avea un răspuns clar abia după criză.

- Este un termen pentru freelanceri, cei care-şi fac propriul program, lucrează pe proiecte şi nu au un angajator fix. (n.red.)

Capitolul 40

TEHNOLOGIA AUTO

Se vor schimba multe pentru industria auto şi industria petrolieră dacă deţinerea unei maşini, ,,produse pentru mobilitate", nu va mai reprezenta viitorul, ci mai degrabă chemarea unei maşini, „servicii pentru mobilitate". In primul rând, care este impactul creşterii rapide a serviciilor de *ride hailing* asupra deţinerii unei maşini? Aceasta este o întrebare critică pentru industria auto şi pentru cei şapte milioane şi jumătate de cetăţeni din Statele Unite care lucrează si susţin industria si alte zeci de milioane în întreaga lume. Există deja o tendinţă preexistentă: în Statele Unite, procentul celor între 16 şi 44 de ani care deţin un permis de conducere a scăzut continuu de la începutul anilor 1980, în special în rândul tinerilor. In 1983, 92% dintre cei cu vârsta cuprinsa între 20 şi 24 de ani aveau permis de conducere; până în 2018, acest număr a scăzut la 80%.[1]

Unul dintre motivele acestui declin este ca deţinerea unei maşini nu mai este la fel de importantă ca în trecut în ceea ce priveşte stabilirea identităţii, a statutului şi a maturizării. Nu mai reprezintă simbolul libertăţii si al independentei. Lumea digitală si reţelele sociale oferă acum această platforma, iar automobilul devine mai degrabă un instrument util decât o expresie a aspiraţiei, a realizării şi a ,, sinelui", nu mai reprezintă simbolul distinctiv al „maturizării" prin care tinerii devin independenţi şi pleacă din casa părinţilor. Pe vremuri, automobilele erau esenţiale şi în viaţa romantică. S-a estimat la un moment dat că aproape 40% din cererile în căsătorie din America au loc în automobile. Astăzi, o treime dintre căsătorii rezultă din întâlniri online şi prin intermediul aplicaţiilor de întâlniri.

Al doilea motiv este costul. Un automobil blochează capital prin achiziţie, iar costurile anuale suplimentare sunt semnificative în ceea ce priveşte combustibilul, parcarea, asigurarea şi reparaţiile. Este posibil ca tinerii cu datorii pentru plata studiilor sau cu locuri de muncă temporare să nu-şi dorească povara suplimentară a proprietăţii.

Comparaţi aspectele economice. Să presupunem că

numărul mediu de kilometri parcurşi intr-un an în Statele Unite este de 19 000. Deţinerea unei maşini pentru un an ar costa aproximativ 7 000 de dolari, inclusiv costul proporţional al deţinerii maşinii, combustibilul si alte cheltuieli de funcţionare. Având în vedere

preţul unei călătorii prin serviciul de *ride hailing*, 7 000 de dolari ar echivala cu aproximativ 600 de călătorii pe an sau 12 pe săptămână — aproape două pe zi. Bineînţeles, de cealaltă parte, nu există nici o valoare reziduală din călătoriile Uber sau Lyft, ca atunci când vinzi o maşină uzată. Şi nici mândria de a fi proprietar.

Desigur, este posibil ca permisele de conducere şi achiziţiile de maşini să nu fie evitate, ci mai degrabă întârziate. Pe măsură ce îmbătrânesc, cei care au acum 30 de ani si veniturile lor cresc, îsi vor achiziţiona o maşină. Oamenii se căsătoresc şi au copii mai târziu, dar în cele din urmă fac şi asta şi se mută în suburbii, apoi îşi cumpără SUV-uri, îşi duc copiii la şcoală şi conduc mai mult. In plus, mulţi oameni preferă să deţină controlul propriei mobilităţi. Un alt factor de remarcat: serviciul de *ride hailing* nu înseamnă neapărat un număr total mai mic de kilometri parcurşi. Dimpotrivă, poate însemna o creştere a distanţei parcurse,
deoarece accesibilitatea si comoditatea stimulează o utilizare mai

mare a vehiculelor - mai puţine persoane care iau autobuzul sau metroul şi mai multe persoane în autoturisme individuale, deşi conduse de altcineva.

Automobilele, ca şi petrolul, sunt o afacere globală. Deci ceea ce contează nu este doar ce se întâmplă în Statele Unite, Europa sau Japonia. In ciuda tuturor eforturilor din China de a gestiona aglomeraţia, deţinerea unei maşini continuă să fie o aspiraţie puternică. Şi apoi mai este şi celălalt gigant — India. Există doar 48 de milioane de maşini în India, comparativ cu cele 240 de milioane din China, în ciuda populaţiei de dimensiuni similare. Dar India este, de asemenea, o piaţă în curs de dezvoltare foarte mare, iar ponderea tinerilor în populaţia Indiei este mult mai mare decât în China, iar sistemul lor rutier este mult mai puţin dezvoltat. Dar creşterea economică va spori veniturile şi va finanţa noi infrastructuri, iar numărul mare de tineri din India vor ajunge să aibă un impact uriaş asupra industriilor auto şi petroliere globale.

„Triada" — convergenţa vehiculelor electrice, transportul de tip *ride hailing* şi vehiculele autonome — este departe de a fi stabilă. Va mai dura ceva până când vehiculele electrice le vor ajunge din urmă pe cele alimentate cu benzină, ca pondere în flota de autovehicule. Este posibil ca oamenii să-şi dorească în

continuare să deţină maşini personale. Rezultatele vehiculelor autonome la scară mare sunt departe de a fi dovedite.

Totuşi noua convergenţă este prefigurată în ritmul ameţitor al mişcărilor — parteneriate, achiziţii şi investiţii. Printre jucători se numără cei precum Apple şi Google, noile companii de *ride hailing*, companii tehnologice consacrate, start-up-uri finanţate prin fonduri cu capital de risc, universităţi — şi, desigur, companii auto care doresc să-şi asigure locul central în viitor.[2]

In opinia lui Burns, companiile auto tradiţionale s-au dezmeticit cu o jumătate de deceniu prea târziu în ceea ce priveşte revoluţia mobilităţii. ,,Companiile auto produc componente", spune el. „Proiectează volane, faruri şi mânere pentru portiere şi sunt foarte pricepute să le aducă pe toate în aceeaşi clădire pentru a asambla o maşină care va funcţiona sute de mii de kilometri, indiferent dacă e cald sau frig, noapte sau zi. Insă întrebarea privind autonomia este în esenţă o problemă de software şi de mapare. Necesită scrierea multor coduri, un aspect ce nu este punctul forte al unei companii auto. Industria auto s-a mişcat lent deoarece nu a avut o înţelegere profundă a tehnologiei digitale sau capacitatea suficientă a computerelor şi numărul mare de date/'[3]

Era vorba şi despre un alt factor important. Industria producătorilor de autovehicule este foarte reglementată şi poate fi supusă unor sancţiuni uriaşe şi procese colective; şi, prin prisma naturii produsului lor, sunt atenţi şi precauţi şi evită riscurile.

,,In urmă cu câţiva ani s-au scris o mulţime de articole potrivit cărora companiile de tehnologie vor câştiga în treaba asta, jucătorii de modă veche vor pierde - şi cu asta basta", spunea Bill Ford. „Dar nu este chiar aşa simplu. Arhitectura unui vehicul trebuie să se conecteze cu creierul, sistemul de conducere automată, într-un mod care să funcţioneze. Trebuie să pui accentul pe amândouă, ca să nu existe neconcordanţe. Ambele trebuie să lucreze împreună/'[4]

Vârtejul de legături demonstrează importanţa de a fi pregătit pentru această lume nouă, dar şi complexitatea acesteia. „Este o chestiune de a supravieţui sau de a muri", explică directorul executiv al companiei Toyota, Akio Toy oda.[5] Toyota creează un parteneriat de miliarde de dolari cu MIT şi Stanford pentru cercetare privind vehiculele autonome şi apoi investeşte în Uber. Google îşi dezvoltă grupul de vehicule autonome în Waymo, o filială separată a Alphabet, compania-mamă a Google. La rândul său, Waymo stabileşte un

parteneriat cu Lyft şi lansează un serviciu de taxi fără şofer în zona Phoenix. Ford cheltuieşte un miliard de dolari pentru a achiziţiona Argo AI, o companie de inteligenţă artificială, pe lângă o serie de alte investiţii. Apple investeşte un miliard de dolari în compania DiDi din China. Audi, Daimler si BMW cheltuiesc 3,1 miliarde de dolari achiziţionând capacitatea de mapare de la Nokia. General Motors investeşte 500 de milioane de dolari în Lyft. GM cumpără cu aproximativ un miliard de dolari o afacere start-up, Cruise Automation, întreprindere înfiinţată de doar trei ani.

Nu numai tehnologia, ci şi amploarea investiţiilor împing diferiţi participanţi în parteneriate. Ford a stabilit un parteneriat cu Volkswagen care include dezvoltarea autovehiculelor autonome şi electrice. „Am ajuns amândoi la aceeaşi concluzie", a spus Bill Ford. „Lumea spre care ne îndreptăm este uriaşă. Ca potenţial, piaţa este imensă, dar şi cerinţele de capital sunt potenţial imense. Oricât de mari ar fi bilanţurile noastre, nici o companie nu poate face asta singură."[6]

Considerentul economic reprezintă unul dintre principalele motive pentru convergenţa vehiculelor autonome şi a serviciilor de *ride hailing.* Cel mai mare cost pentru companiile de acest tip este şoferul. Eliminaţi şoferii si costurile serviciilor de mobilitate vor scădea. Desigur, neplata şoferilor umani, care erau BYOC va fi compensată într-o oarecare măsură de nevoia de a cumpăra maşini. Insă companiile care oferă servicii de tip *ride hailing* vor câştiga o mai mare influenţă prin faptul că maşinile care se conduc singure vor fi pe drum cea mai mare parte a zilei - şi a nopţii. Nu vor avea nevoie de pauze de cafea, să nu mai vorbim de somn.

Aici maşina electrică poate câştiga popularitate. In timp ce o maşină electrică poate fi mai scumpă, cheltuielile pentru funcţionarea acesteia vor fi mai scăzute, deoarece costurile pentru maşinile electrice pe kilometru vor fi mai mici decât cele pentru benzină (cu excepţia cazului în care motoarele cu ardere internă devin mult mai eficiente). Aşadar, în cazul în care deţineţi o flotă mare de maşini care rulează în majoritatea timpului, maşina electrică devine foarte convingătoare. Mai mult, dilema legată de reîncărcare poate fi rezolvată cu o staţie centrală de încărcare. „Oamenii vor avea nevoie să meargă din punctul A în punctul B", spunea Mary Barra de la GM. „Dar vor avea mai multe modalităţi prin care pot face asta." Scopul ei final, continua Barra, este „o lume cu zero accidente, zero emisii şi zero aglomeraţie". Şi asta

înseamnă în mare măsură o lume, în viziunea ei, a vehiculelor electrice autonome. Dar, aşa cum este cazul şi pentru alte companii, drumul până acolo este o provocare imensă pentru GM, care vinde milioane de vehicule pe an în întreaga lume, practic toate fiind alimentate cu combustibili petrolieri şi care au nevoie de
şofer/
>

Cei mai importanţi producători de autovehicule se vor încăpăţâna să-şi apere poziţia în noua eră a mobilităţii — şi să-şi asigure supravieţuirea. Pentru producătorii de automobile din ţări precum China şi India, aceasta ar putea fi calea de a se elibera din graniţele lor naţionale şi de a deveni competitori globali.

Dar giganţii tehnologici, în căutarea următoarei pieţe de miliarde de dolari, ar putea să se folosească de cunoaşterea software-ului, a platformelor şi a stocurilor de capital pentru a deveni jucători dominanţi — nu neapărat în industria producătoare, ci în industrie în general. La urma urmei, Apple nu-şi produce telefoanele.

Şi aici am putea observa apariţia unor noi tipuri de companii — de tehnologie auto. Acestea ar putea fi companii integrate vertical, fie aliate strategic, de la fabricarea vehiculelor la gestionarea flotei, până la servicii de *ride hailing* prin propriile platforme. Aceştia ar fi coordonatorii principali ai mai multor capacităţi — producţie, managementul datelor şi al lanţului de aprovizionare, învăţarea automată, integrarea de software şi de sisteme şi furnizarea unor „ servicii de mobilitate“ de înaltă calitate către clienţii din întreaga lume.

In acest stadiu nu există încă nici un punct critic în care beneficiile noilor tehnologii şi ale modelelor de afaceri să se dovedească atât de copleşitoare încât să elimine modelul de maşină personală alimentată cu benzină care a domnit atâta vreme. Majoritatea maşinilor încă sunt cumpărate pentru uz personal. Companiile tradiţionale sunt încă în afaceri. Iar imperiul poate contraataca — motoare cu ardere internă care să fie mult mai eficiente.

In ansamblu, lumea automobilelor - si a furnizorilor de combustibil — a devenit arena pentru un nou tip de concurenţă. Nu mai este vorba doar de vânzarea de maşini pentru uz personal către consumatori. Nu mai este vorba doar despre producători de automobile *versus* alţi producători de automobile, despre mărci de benzină *versus* alte mărci de benzină. A devenit o situaţie multidimensională. Maşini alimentate cu benzină *versus* maşini electrice. Maşini proprietate personală *versus* servicii de mobilitate. Si maşini conduse de oameni *versus* maşini

robotizate fără şofer.

Rezultatul este o bătălie între tehnologii şi modele de afaceri şi o luptă pentru cota de piaţă. Schimbarea chiar are loc, dar nu peste noapte. Acestea fiind spuse, energia electrică câştigă teren. Petrolul nu mai este regele necontestat în transportul auto. Dar, pentru un timp, mandatul său se va extinde în continuare destul de mult pe tărâmul transporturilor.

Noua formă de mobilitate va crea mai multe mişcări în piaţă. O trecere de la ,,produs pentru mobilitate'[4] la ,,servicii pentru mobilitate" va duce la o scădere semnificativă a achiziţiilor de maşini noi de către persoane fizice. Ceea ce ar creşte, în schimb, achiziţiile de flote. Deoarece maşinile ar fi utilizate nu 5% din timp, ci 70 sau 80% din timp, numărul vânzărilor de flote nu ar compensa vânzările personale pierdute. Lanţurile tradiţionale de aprovizionare auto, care implică mii de companii din întreaga lume, ar putea fi afectate nu de războaie comerciale, ci de inovaţie şi de tehnologie, inclusiv de robotică şi de imprimare 3D.

Deşi serviciile de mobilitate oferă utilizatorilor calitate, dacă ar include vehicule autonome, ar avea un impact negativ asupra forţei de muncă. Şoferii de taxi, şoferii Uber, Lyft şi DiDi, persoanele care lucrează în benzinării şi în reprezentanţele auto, lucrătorii auto, lucrătorii din sistemele de transport public care văd că numărul călătorilor scade — toate acestea vor duce la pierderi foarte mari pe piaţa locurilor de muncă. Ce locuri de muncă şi-ar putea găsi — dacă vor găsi? Pe cine învinovăţesc ei pentru vocaţiile lor pierdute? Ce se întâmplă cu pensiile lor? Un indiciu legat de ceea ce s-ar putea întâmpla pe viitor ar putea fi ce s-a întâmplat cu şoferii de taxi care au achiziţionat permise pentru dreptul de

1-S.

funcţionare. In mod tradiţional, îşi vindeau permisele la un preţ mai mare când nu mai conduceau, ca un ajutor la pensie. Dar acum preţul permiselor a scăzut cu mult sub ceea ce au plătit şoferii pentru ele, prin urmare s-au dus banii pentru pensionare.

Pentru industria auto mondială însasi, viitorul este derutant. Paradigma pe care se bazează este premisa creşterii pe pieţele în curs de dezvoltare şi înlocuirea pe pieţele mature. Orizontul de planificare pentru un nou model este de obicei de la cinci la şapte ani. Cu toate acestea, viitorul se desfăşoară mai repede de atât.

Henry Ford, mai mult decât oricine, a creat modelul actual de afaceri pentru industria auto. După cum a spus odată, dacă

şi-ar fi întrebat clienţii la vremea respectivă ce vor, ar fi spus un cal mai rapid.

Acest model de afaceri a durat mai mult de un secol. „A fost o cursă lungă, nu-i aşa?", reflecta strănepotul său, Bill Ford. Dar acum se schimbă „tot" ce are legătură cu modelul de afaceri. Modelul de proprietate se schimbă, sistemul de propulsie al unui vehicul se schimbă. Fiecare părticică din afacerea noastră este perturbată.

„Câteva lucruri sunt foarte clare", adaugă el. „Numărul unu: există un adevărat impuls către electrificare. Numărul doi: conducerea autonomă a maşinilor se va produce, deşi putem dezbate pe marginea calendarului. Ceea ce rămâne totuşi neclar sunt toate celelalte afaceri auxiliare care se vor dezvolta în această nouă lume. Acestea sunt încă în stadiul «ce ar fi dacă» sau experimental. Mi-aş dori ca Ford să mai trăiască încă 100 de ani. Dar nu suntem genul de afacere care să schimbe direcţia într-o clipă. Cu cât avem mai multe certitudini, cu atât viaţa este mai bună. Din păcate, chiar acum, se pare că ne aflăm într-o lume care nu oferă prea multe certitudini."[8]

Producătorii de automobile se vor lupta pentru ce anume să construiască, în ce ritm si ce să finanţeze. Ei trebuie să facă fată politicilor care restricţionează şi cresc costurile maşinilor cu motoare cu ardere internă, subvenţionând în acelaşi timp vehiculele electrice sau stabilind cote pentru producţia de vehicule electrice. Dar când vânzările de vehicule electrice vor atinge niveluri mai ridicate, vor fi guvernele forţate să reducă amploarea subvenţiilor, mai ales după povara masivă a datoriei guvernamentale care decurge din criza coronavirusului? Şi companiile trebuie să se îngrijoreze cum va influenţa acest lucru apetitul anticipat al consumatorilor pentru vehicule electrice. Dar, cel puţin deocamdată, „cererea" de vehicule electrice vine în mare parte nu de la consumatori, ci de la guverne, ale căror politici în evoluţie sunt modelate atât de preocupările climatice, cât şi de poluarea şi de aglomeraţia urbană.

Va exista un fel de îmbinare a producţiei de autovehicule cu gestionarea flotei, servicii de *ride hailing* şi platforme software. Ar putea lua forme diferite. Dar rezultatul ar putea fi apariţia unui nou tip de firme - companii mari în sectorul mobilităţii care întruchipează ceea ce va fi lumea transformatoare a tehnologiei auto.

PARTEA A VRA. HARTA CLIMATICĂ

Capitolul 41

TRANZIŢIA ENERGETICĂ

Croirea unui drum către o lume cu emisii reduse de carbon va fi o provocare decisivă în deceniile următoare. De 40 de ani, schimbările climatice generate de oameni au devenit un subiect de studiu serios. Dar mobilizarea opiniei publice în problema climei este mai recentă, motivată nu doar de studii, ci de o importanţă din ce în ce mai mare acordată evenimentelor din întreaga lume — incendii de pădure, secetă, ploi torenţiale, inundaţii de coastă, valuri de căldură, topirea gheţarilor şi uragane.

Această teamă legată de schimbările climatice este principalul factor motivant pentru ,,tranziţia energetică". Termenul este îmbrăţişat pe scară largă - poate cuvintele folosite cel mai des când vine vorba despre viitorul energiei. Aceasta îşi propune să limiteze creşterea temperaturii la mai puţin de două — sau 1,5 — grade Celsius peste nivelurile preindustriale, dar dincolo de aceasta nu există un consens clar. Urmează o tranziţie la un sistem ,,energetic cu emisii scăzute de carbon" — adică unul în care emisiile de $C0_2$ din activităţile umane scad în timp? Sau va fi vorba de o ,,decarbonizare profundă", în care emisiile scad mult mai repede? Sau va fi un sistem de ,,energie cu zero emisii de carbon" — fără emisii produse de activitatea umană? Sau un sistem de ,,emisii zero net", în care emisiile sunt anulate de mecanisme ce absorb carbonul? Cu siguranţă nu există un consens cu privire la viteza tranziţiei, nici cu privire la cum va arăta tranziţia peste câteva decenii, nici cu privire la cost - şi

nici cu privire la modul în care trebuie realizat totul.

Tranziţiile energetice nu sunt un concept nou. Au loc de multă vreme şi se desfăşoară în timp. Tranziţiile energetice anterioare au fost în primul rând stimulate de tehnologie, economie, considerente de mediu, dar si de comoditate si confort. In actuala tranziţie sunt mai implicate politica şi activismul.

Prima tranziţie energetică a început în Marea Britanic în secolul al XIII-lea, odată cu trecerea de la lemn la cărbune. Creşterea populaţiei şi distrugerea pădurilor au făcut ca lemnul să fie rar şi scump, iar cărbunele a ajuns să fie folosit pentru încălzire în Londra, în ciuda fumului şi a mirosului. Nevoia de cărbune pentru căldură a devenit mai stringentă în timpul micii ere glaciare din Europa, dar de atunci lumea s-a încălzit. Era atât de frig, încât Tamisa a îngheţat; şi se spune că regina Elisabeta I însăşi s-a plimbat pe gheaţă. Avantajele cărbunelui erau preţul şi disponibilitatea, nu performanţa superioară sau diferenţiată.

Putem considera ianuarie 1709 drept data din perioada primei tranziţii energetice când cărbunele a devenit un combustibil industrial distinct, superior lemnului. In acea lună, Abraham Darby, mctalurg englez, antreprenor şi quaker, având furnalul intr- un sat numit Coalbrookdale, a găsit o modalitate de a elimina impurităţile din cărbune, transformându-1 astfel în cocs, o versiune a cărbunelui cu un nivel mai ridicat de carbon. Cocsul a înlocuit cărbunele, care este parţial lemn ars şi fusese combustibilul standard pentru topire. Darby era convins, spunea el, ,,că se poate obţine un mijloc mai eficient de producere a fierului[44]. A fost şi el ridiculizat. „Sunt mulţi care se îndoiesc de mine cu nesăbuinţă[44], constata el. Dar metoda lui a funcţionat.[1] Deşi a durat câteva decenii până s-a răspândit, inovaţia lui Darby a redus costul topirii fierului, tacându-1 mult mai disponibil pentru utilizare industrială, contribuind la stimularea Revoluţiei industriale. Cărbunele era sursa de combustibil pentru motorul cu aburi al lui Thomas Newcomen, dezvoltat în acelaşi timp cu inovaţia lui Darby care ajuta la pomparea apei din minele de cărbune, şi pentru motorul mult îmbunătăţit al lui James Watt, a cărui introducere pe piaţă, în 1776 — în acelaşi an cu izbucnirea Revoluţiei americane si cu publicarea cărţii lui Adam Smith *Avuţia naţiunilor* —, a marcat un moment decisiv în Revoluţia industrială. Dar, după cum a remarcat cercetătorul în domeniul energiei Vaclav Smil, „chiar

şi odată cu ascensiunea maşinilor industriale, secolul al XIX-lea nu a mers cu cărbune, ci cu lemn, cărbune şi reziduuri vegetale[44]. Abia în 1900 cărbunele a ajuns la punctul de a asigura jumătate din cererea mondială de energic. Petrolul a fost descoperit în nord- vestul statului Pennsylvania în 1859. Dar a durat mai mult de un secol — până în anii 1960 — pentru a înlocui cărbunele ca sursă de energie numărul unu în lume. Chiar şi aşa, acest lucru nu a însemnat sfârşitul cărbunelui, deoarece consumul a continuat să crească. In ceea ce priveşte gazele naturale, consumul global a crescut cu 60% din 2000.[2]

Cadrul care a determinat discuţia globala despre schimbările climatice au fost rapoartele periodice ale Grupului Interguvernamental privind Schimbările Climatice, cunoscut sub numele de IPCC, sub auspiciile Naţiunilor Unite. Aceasta este o reţea autonomă de oameni de stiintă si de cercetători care publică rapoarte periodice şi fiecare dintre acestea a sporit gradul de alertă. Primul, în 1990, specifica faptul că Pământul se încălzeşte, iar încălzirea este „în general în concordanţă cu previziunile modelelor climatice[44] în ceea ce priveşte „încălzirea provocată de gazele cu efect de seră şi de om“. Insă schimbările, adăuga acesta, corespundeau, de asemenea, în general cu ,,variabilitatea climatică naturală". Până în 2007, în cel de-al patrulea raport al său, IPGC era mult mai categoric — era ,,foarte probabil" ca omenirea să fie responsabilă de schimbările climatice. Raportul propriu-zis nu era la fel de categoric în toate dimensiunile precum era rezumatul pentru factorii de decizie politică. „Persistă multe incertitudini privind modul în care norii ar putea răspunde la schimbările climatice globale", spunea acesta.

In acelaşi an, Premiul Nobel pentru Pace i-a fost acordat lui Al Gore, fostul vicepreşedinte american care devenise un activist de mediu important şi care a declarat că lumea se confruntă cu o „stare de urgenţă planetară". A împărţit premiul cu Rajendra Pachauri, preşedinte al IPGC vreme de 13 ani. La scurt timp după aceea, el a declarat la conferinţa GERA Week din Houston că avertismentul IPGG „nu se bazează pe teorii şi presupuneri. Se bazează pe analiza datelor reale, care sunt acum atât de complexe şi de copleşitoare, încât nu lasă loc de îndoială." Ulterior, el avea să descrie „protejarea Planetei Pământ" drept „religia mea".[3]

Al cincilea raport IPCG, emis în 2014, a fost cel mai aspru de până atunci. „Influenţa umană asupra sistemului climatic este clară", iar „emisiile de gaze cu efect de seră sunt cele

mai mari din istorie. Schimbările climatice recente au avut un impact larg răspândit asupra sistemelor umane şi naturale. încălzirea climei este fără echivoc şi, din anii 1950, multe dintre schimbările observate sunt fără precedent de-a lungul deceniilor şi a mileniilor." Unii au ridicat semne de întrebare cu privire la anumite aspecte ale raportului IPCG — dezacorduri între câteva zeci de modele diferite, observaţii despre frecvenţa uraganelor şi rata creşterii oceanelor, înţelegerea reacţiilor şi subestimarea variabilităţii naturale. Insă reprezentau o minoritate distinctă.[4]

Raportul IPCC din 2014 a pregătit terenul pentru ce urma să se întâmple un an mai târziu la Paris, ceva ce avea să dea o nouă semnificaţie „tranziţiei energetice" şi să o transforme intr-un subiect mondial central.

Conferinţa privind schimbările climatice de la Paris — cunoscută şi sub numele de COP21 — s-a reunit în suburbia Le Bourget din
nordul Parisului la sfârşitul lui noiembrie 2015. Cu doar două
♦
săptămâni mai devreme, oraşul fusese zguduit de un sângeros atac jihadist ISIS în urma căruia îşi pierduseră viaţa 130 de persoane şi alte câteva sute fuseseră rănite. Prin urmare, ţinând cont de cei 50 000 de oameni care se adunau în capitala Franţei pentru a dezbate strategiile privind schimbările climatice, nivelul de securitate era extrem de ridicat.

Organizatorii erau hotărâţi ca această întâlnire să fie decisivă după întâlnirea haotică COP20, desfăşurată la Copenhaga cu şase ani înainte, pe care secretarul de stat de la acea vreme, Hillary Clinton, o descrisese atunci drept ,,cea mai groaznică întâlnire[4]* la care participase „de la consiliul elevilor din clasa a VIII-a[4 4].

Formula esenţială pentru evitarea unei alte „Copenhaga[44] fusese stabilită în Sala Mare a Poporului din Piaţa Tiananmen, Beijing, cu un an mai devreme, în 2014. Statele Unite şi China - împreună responsabile pentru peste o treime din emisiile globale de gaze cu efect de seră — fuseseră până în acel moment adversare în ceea ce priveşte schimbările climatice. China şi alte ţări în curs de dezvoltare au întrebat de ce ar trebui să „plătească[44] ele pentru toate emisiile pe care naţiunile dezvoltate le-au eliberat în atmosferă timp de un secol prin limitarea propriului consum de energie şi, astfel, împiedicând propria dezvoltare. Dar, în noiembrie 2014, stând împreună în Sala Mare, Barack Obama şi Xi Jinping au anunţat un angajament comun conform căruia cele două ţări vor

adopta noi măsuri semnificative pentru reducerea emisiilor. Dar angajamentele acestora aveau calendare diferite. Statele Unite, a promis Obama, îşi vor reduce emisiile de $C0_2$ cu peste 25% în 2025 faţă de 2005, lucru facilitat de utilizarea crescută a gazelor naturale în generarea de energie electrică. Emisiile de carbon ale Chinei puteau continua să crească, urmând să atingă un nivel maxim până în 2030.[5]

In total, reprezentanţi din 195 de ţări şi din Uniunea Europeană, cărora li s-au alăturat 150 de lideri ai altor ţări, au participat la Conferinţa de la Paris, care a început pe 30 noiembrie 2015, urmată de aproape două săptămâni de dispute şi de confruntări.

Imediat după ora şapte în seara zilei de 12 decembrie, după o întârziere inexplicabilă care a întins la maximum nervii celor aflaţi în sală, ministrul francez de externe Laurent Fabius a sosit pentru a anunţa un acord final. Sala a izbucnit în urale şi aplauze furtunoase, ovaţii, fluierături, îmbrăţişări si chiar lacrimi. Secretarul general al ONU l-a numit „cu adevărat un moment istoric[44]. „Nu exista un Plan B[44], a declarat el.

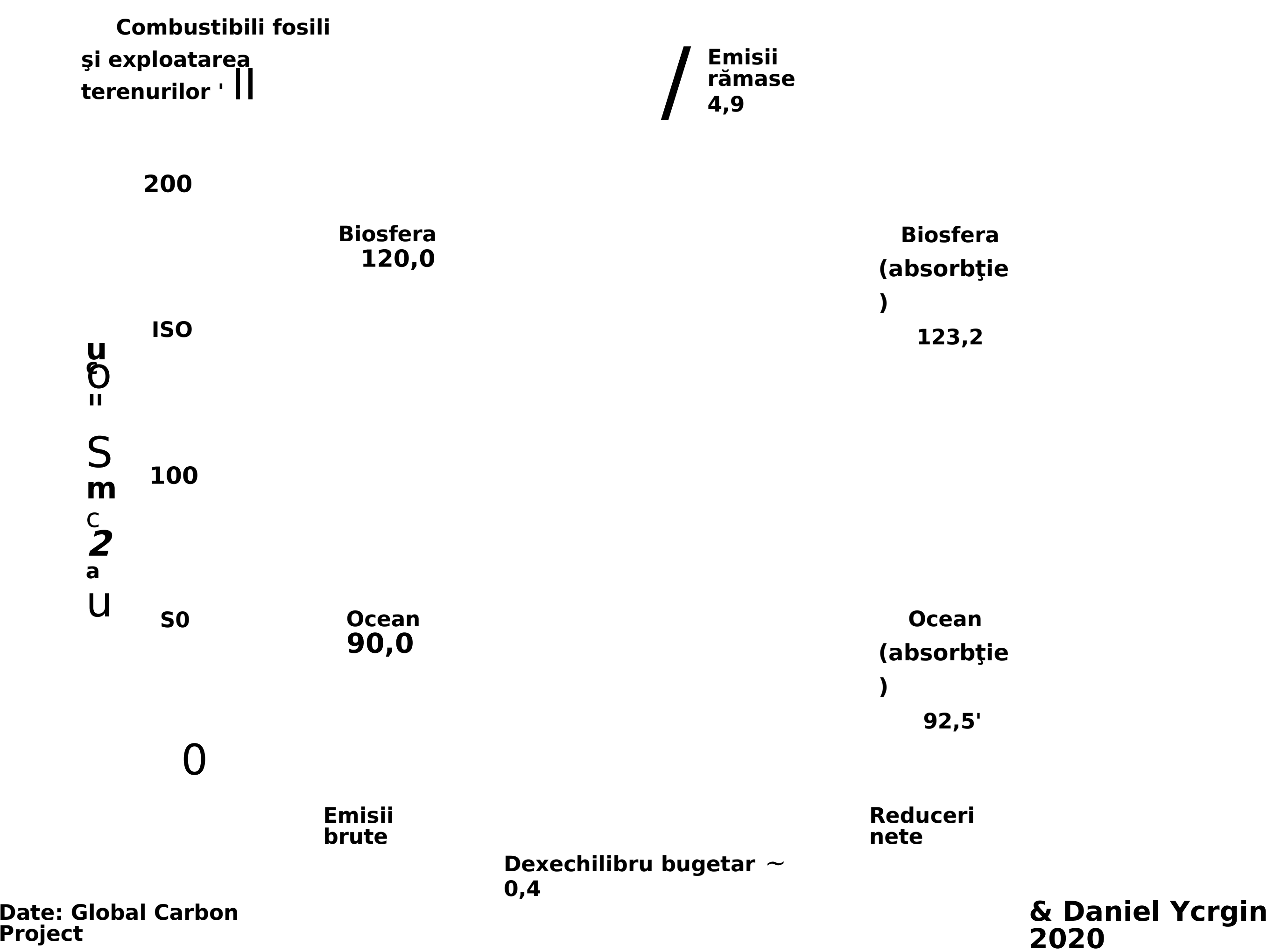
Ceea ce adoptaseră nu era un tratat, ci mai degrabă un pact pentru a întreprinde acţiuni menite să împiedice creşterea temperaturilor în acest secol cu 2 °C peste nivelurile preindustriale — şi, se spera, nu mai mult de un grad şi jumătate. Era la latitudinea fiecărei ţări să vină cu propria „contribuţie stabilită la nivel national[44] — ceea ce a devenit cunoscut sub numele de NDC — pe baza situaţiei sale particulare, a legilor, reglementărilor, voinţei şi dispoziţiei sale. Aceste NDC-uri nu aveau un caracter obligatoriu, ci mai degrabă voluntar. „Fără obligativitate[44] era un element esenţial pentru Barack Obama, deoarece orice tratat trebuia să fie prezentat în faţa Senatului SUA,

unde nu ar fi primit niciodată voturile necesare pentru ratificare. Deşi nu erau obligatorii, aceste NDC-uri urmau să aibă puterea politicii declarative şi forţa convingătoare a consensului global. Ţările dezvoltate au promis un ajutor anual de 100 de miliarde de dolari ţărilor în curs de dezvoltare pentru a le ajuta să îndeplinească obiectivele climatice. „Vă asigur'*, a spus Obama, „acesta ne oferă cea mai bună şansă posibilă pentru a salva singura planetă pe care o avem,**

Acordul a intrat în „vigoare** la un an după conferinţă, pe 4 noiembrie 2016. Doar patru zile mai târziu, Donald Trump a fost ales preşedinte. El a privit acordul total diferit. Pactul, a spus Trump, „oferă birocraţilor străini controlul asupra cantităţii de energie pe care o folosim pe pământul nostru, în ţara noastră**. El a numit schimbările climatice o „farsă** chinezească. In primăvara lui 2017, Trump a anunţat pe Twitter că începe procesul de retragere a Statelor Unite din acord.[6]

In ciuda anunţului făcut de Trump, care, oricum, avea nevoie de trei ani pentru a fi pus în aplicare conform acordului,

Figura 1: Ciclul carbonului
Media anuală estimată în perioada 2009-2018



„Parisul* a schimbat dezbaterea la nivel global. In mare parte, trecuse timpul pentru discuţii despre incertitudini cu privire la aspectele schimbărilor climatice — creşterea nivelului mării, intensitatea uraganelor sau modelele climatice. Subiectul era acum planeta care

se încălzeşte şi existau două epoci politice distincte în legătură cu politicile privind clima: „înainte de Paris" şi „După Paris".

In timp ce gradul de „încredere" creştea cu fiecare nouă iteraţie a IPGG, argumentul de bază rămânea consecvent. Iată cum funcţionează logica, folosind datele anuale din perioada 2009—2018 (vezi figura 1): aproximativ 210 gigatone de carbon erau eliberate în mod natural anual, în medie, prin procese precum descompunerea plantelor şi respiraţia oamenilor şi a animalelor.

Dar 9,5 gigatone proveneau din combustibili fosili şi 1,5 din exploatarea terenurilor. Acest lucru se ridica la un total de 221 de gigatone eliberate. Dar numai 215,7 tone erau captate în ciclul natural anual - adică absorbite de vegetaţie si de ocean — lăsând un rest de 4,9 gigatone în atmosferă necaptat. (Există, de asemenea, un factor de dezechilibru bugetar.) Acele 4,9 gigatone necaptate reprezintă doar 2,2% din dioxidul de carbon captat în mod natural. Poate părea o cantitate foarte mică în cursul unui an. Dar de-a lungul anilor se acumulează şi se înmagazinează în acel înveliş de gaze cunoscut sub numele de atmosfera Pământului. Vaporii de apă sunt gazele cu efect de seră cele mai răspândite. Altele includ oxid de azot şi metan. Unele dintre aceste gaze se disipează după un an sau zece; altele durează mult mai mult. Unele sunt mai puternice decât $C0_2$. Aceste gaze cu efect de seră devin un fel de scut, o „seră" în jurul planetei, reţinând mai mult din căldura soarelui, care altfel s-ar întoarce în spaţiu. Rezultatul este o încălzire mai mare pentru Pământ — altfel cunoscută sub numele de „efect de
w << 7
sera .

Pe măsură ce consensul climatic s-a cristalizat, au crescut îngrijorarea şi fervoarea, alimentate de teama că un „punct critic" care se apropie va duce la „schimbări climatice scăpate de sub control". Spaima tot mai mare se reflectă în vocabular; „încălzirea globală" şi „schimbările climatice" au cedat locul „crizei climatice" şi acum „starea de urgenţă climatică" şi „dezastru climatic".

Activista suedeză Greta Thunberg a devenit vocea acestei urgenţe, din august 2018, când a început prima „grevă şcolară pentru climă", după cum s-a exprimat chiar ea, în faţa Parlamentului suedez. Mesajul ei a devenit zero emisii de carbon. „Extinderea aeroporturilor", a spus ea în faţa Parlamentului britanic în primăvara lui 2019, „este mai mult decât absurdă," La Summitul ONU privind schimbările climatice din septembrie anul următor, ea declara: „Mi-aţi

furat visurile şi copilăria cu cuvintele voastre goale", adăugând „Cum îndrăzniţi?" Greta a avertizat că va avea loc o nouă „extincţie în masă" dacă schimbările climatice nu sunt abordate rapid. La scurt timp, a elaborat într-un articol, la care era coautoare, care era raţionamentul său privind sursele încălzirii globale: „Sistemele coloniale, rasiste şi patriarhale de opresiune au creat şi au alimentat criza climatică", adăugând: ,,Trebuie să le desfiinţăm pe toate".[8]

Finanţările şi investiţiile în energie au devenit o nouă platformă pentru combaterea schimbărilor climatice. Semnalul a fost dat în 2015 de Mark Carney, guvernatorul de la acea vreme al Băncii Angliei, cu câteva săptămâni înainte de Conferinţa de la Paris, intr- un discurs adresat venerabilei organizaţii de asigurări Lloyd’s din Londra. Clima, a spus el, a devenit ,,o problemă definitorie pentru stabilitatea financiară*[4] şi a creat un ,,risc sistemic" pentru sistemul financiar mondial, care, în limba băncii centrale, ducea înapoi la criza financiară mondială din 2008. El a avertizat că investitorii si [9] asigurătorii se confruntau cu riscul crescut ca rezervele companiilor de petrol şi de gaze să rămână în pământ - „blocate** - în imposibilitatea de a-şi mai găsi drumul spre piaţă, deoarece cererea va dispărea sau, după cum a spus Carney, nu va mai putea fi „literalmente ars“ peste 30 de ani din cauza politicilor impuse pentru a realiza „obiectivul celor două grade". Asta ar fi însemnat că valoarea companiilor se va prăbuşi, a argumentat el, ar putea deveni chiar fără valoare, lăsând investitorii să deţină capitaluri, care, de asemenea, ar deveni fără valoare. El a cerut o „realocare radicală** a investiţiilor de la companiile energetice tradiţionale pentru a finanţa „decarbonizarea" economiilor.

Unii, ca răspuns, au subliniat că rezervele companiilor de petrol şi gaze nu sunt evaluate de investitori la 30 de ani, ci doar aproximativ zece ani. In orice caz, majoritatea rezervelor mondiale de petrol şi gaze sunt deţinute de guverne naţionale şi nu de acţionari din Marea Britanic sau Statele Unite.[9]

LlIterior, Consiliul pentru Stabilitate Financiară, din care fac parte băncile centrale, s-a axat pe „dezvăluirea informaţiilor cu caracter financiar legate de climă" care impune companiilor să arate modul în care investiţiile şi strategiile lor sunt conforme cu atingerea obiectivelor „celor două grade**.

Fondurile de pensii şi alţi investitori presează acum companiile energetice pentru a explica modul în care vor evolua strategiile şi profitabilitatea lor în conformitate cu Acordul de la Paris din 2015. In „Scrisoarea către directorii executivi** din 2020, Larry Fink, şeful BlackRock, cea mai

mare companie de investiţii din lume, declara: „Schimbările climatice au devenit un factor definitoriu în perspectivele pe termen lung ale companiilor" şi că „în viitorul apropiat — şi chiar mai devreme decât anticipează majoritatea - va exista o realocare semnificativă a capitalului". BlackRock, spunea el, va „pune sustenabilitatea în centrul abordării noastre investiţionale" şi va cere companiilor să „dezvăluie riscurile legate de climă". Gând BlackRock - cu 7,5 trilioane de dolari în administrare — vorbeşte, companiile ascultă. Un exemplu al „realocării capitalului" este creşterea „obligaţiunilor verzi".
Acestea oferă finanţare pentru infrastructura legată de surse regenerabile şi de infrastructură. De la 50 de miliarde de dolari din obligaţiuni emise în 2015, totalul a ajuns la 257 miliarde de dolari în 2019.

Reducerea fortata a investiţiilor — mişcarea de a determina investitorii să-şi vândă acţiunile la companiile energetice, iar băncile să nu le împrumute — câştigă avânt. Există, de asemenea, opoziţie. Fondatorul Microsoft, Bill Gates, care investeşte miliarde în căutarea progreselor tehnologice pentru energia cu emisii reduse de carbon, a spus: ,,Decapitalizarea a redus probabil, până în prezent, aproximativ zero tone de emisii". încă trebuie satisfăcută cererea consumatorilor. Nu există nici o modalitate evidentă prin care oamenii din întreaga lume să poată dispune în curând de cele 1,4 miliarde de maşini care funcţionează cu benzină, iar oamenii vor avea în continuare nevoie să se încălzească si să folosească aerul condiţionat în case. Există şi alte aspecte. Dividendele de la British Petroleum şi Shell finanţau 20% din toate pensiile din Marea Britanic.[10]

In multe campusuri universitare, decapitalizarea a devenit o problemă controversată, Una dintre marile tradiţii din fotbalul american este ,,Meciul" — Yale *versus* Harvard - care se dispută din 1875. In timpul pauzei din meciul din noiembrie 2019, sute de studenţi au adus lupta împotriva schimbărilor climatice pe terenul de fotbal, intrând la propriu pe teren, ceea ce a dus la amânarea celei de-a doua reprize a meciului. Ţinta lor erau birourile de investiţii din Yale si Harvard, dorinţa lor fiind ca acestea să renunţe la companiile de producere a energiei. Un student avertiza: ,,Viaţa la Yale nu va continua ca

de obicei până când Yale nu va reduce investiţiile".

Furia lor era îndreptată în mod special către David Swensen, legendarul şef al fondului de donaţii de la Yale, ale cărui rentabilităţi de investiţii finanţaseră, printre altele, bursele multor studenţi. ,,Dacă astăzi am înceta să producem combustibili fosili, am muri cu toţii", spunea Swensen. „Nu am avea mâncare. Nu am avea transport. Nu am avea aer condiţionat. Nu am avea haine. Adevărata problemă este consumul", a adăugat el, şi „fiecare dintre noi este un consumator." Preşedintele unei alte universităţi importante a fost surprins când i s-a spus că pierderea financiară din renunţarea la investiţii în energie ar fi mai mare decât întregul buget al universităţii pentru burse de studii universitare,[11]

Presiunea vine sub alte forme. Reuniunile anuale ale acţionarilor băncilor şi ale companiilor energetice au fost întrerupte de activişti care au coborât din plafon, iar adversarii hidrocarburilor şi-au intensificat eforturile — atât fizic, cât şi în instanţe — de a bloca conductele şi alte proiecte. A fost elaborat un plan la o reuniune în La Jolla, California, în 2012, pentru a stabili o strategie de control a „tutunului** — adică pentru a eticheta companiile de petrol şi gaze drept vânzători de produse periculoase şi care provoacă dependenţă, precum companiile de tutun. Diferenţa, desigur, este că tutunul este un obicei, în timp ce petrolul şi gazul sunt facilitatori ai vieţii moderne.

Această strategie s-a desfăşurat în anii care au urmat. In conformitate cu spiritul La Jolla, ziarul britanic *The Guardian* a anunţat că, în calitate de susţinător autoproclamat al climei, nu va mai accepta publicitate de la companiile de petrol şi gaze. A adăugat totuşi că şi-ar fi dorit să accepte cererile Greenpeace şi ale altor „cititori** de a respinge, de asemenea, publicitatea de la companiile de automobile şi de turism. Dar, dacă ar face acest lucru, a explicat, şi-ar administra o „lovitură financiară severă** care i-ar obliga să concedieze mulţi jurnalişti. Dar a promis că nu va mai folosi termenul „criză climatică** în rubricile de ştiri si se vor face referinţe doar la „urgenţa schimbărilor climatice**.[12]

„Combaterea schimbărilor climatice“ a devenit acum o mişcare socială amplă, implicând oameni nu numai în ceea ce priveşte politicile şi deciziile de afaceri, ci şi din ce în ce mai mult în viaţa lor personală şi simţul responsabilităţii personale. In Marea Britanie, Royal Shakespeare Company a declarat că a reziliat un contract de donaţii de opt ani de la o companie petrolieră, din cauza „sentimentului puternic** in rândul tinerilor. Unii oameni au devenit vegani ca să renunţe la carne şi produse lactate de la vacile care produc metan. Invocând curentul „ruşinea de a zbura** care a început în Scandinavia, *New York Times* titra: „Când ar trebui să te simţi vinovat pentru că iei avionul?** Răspunsul părea să fie după mai mult de şase zboruri efectuate pe an. Această dimensiune personală a devenit atât de semnificativă, încât una dintre cele mai importante reţele de televiziune din SUA îi invită pe „cei cărora le pasă profund de viitorul planetei “ să intre pe pagina de „mărturisiri** de pe site-ul său pentru a împărtăşi cum „nu aţi reuşit să preveniţi schimbările climatice**.[13]

Capitolul 42

PACTUL VERDE

Schimbările climatice au ajuns pe cea mai înaltă treaptă a politicilor în mai multe naţiuni. Dintre ţările G20, 14 implementează sau au anunţat planuri de a implementa mecanisme de stabilire a preţului carbonului sau un fel de taxă pe carbon. Regatul Unit a anunţat că reduce la zero emisiile de carbon până în 2050. Alte 24 de ţări promit acelaşi lucru, deşi calea pentru majoritatea este departe de a fi clară.

Europa, mai mult decât orice alt loc de pe planeta, încearcă să clădească o lume „După P a r i s Ş i , mai mult decât oriunde altundeva, încearcă să folosească politica guvernamentală pentru a stimula această tranziţie energetică. Declarând clima „cea mai presanta provocare a Europei", Ursula von der Leyen, preşedintele Comisiei Europene, s-a angajat să transforme întreaga Europă în „primul continent neutru în ceea ce priveşte emisiile de carbon din lume". Şeful Băncii Europene de Investiţii, anunţând încetarea finanţării proiectelor de gaze naturale până în 2022, a mers şi mai departe, spunând: „Clima este problema principală de pe

agenda noastră politică".

„Pactul verde european" îşi propune ca emisiile zero net să fie obligatorii din punct de vedere juridic pentru Europa până în 2050. Conceptul de „emisii zero net" are nevoie de o explicaţie, deoarece va fi fundamental pentru discursul viitor. Institutul Mondial de Resurse explică: „emisii zero net" nu este acelaşi lucru cu „emisii zero". „Net" înseamnă diminuarea „emisiilor provocate de om" „cât mai aproape de zero", iar „restul" de emisii să fie echilibrate de „o cantitate echivalentă de carbon eliminat" — de exemplu, prin „refacerea pădurilor" sau prin captarea carbonului. Cu alte cuvinte, carbonul poate fi eliberat, dar trebuie găsite modalităţi prin care să fie captată o cantitate egală de carbon. Astăzi, Europa este responsabilă pentru aproximativ 12% din emisiile de $C0_2$ eliberate de arderea carbonului (vezi figura 2).

Un instrument de bază pentru ca Europa să-şi atingă obiectivul de emisii zero net este *Taxonomia,* un raport de 66 de pagini, susţinut de o analiză tehnică de 593 de pagini, realizat de zeci de „cercetători de frunte" care evaluează 67 de activităţi economice în ceea ce priveşte „respectarea mediului" şi „sustenabilitatea". Este menit să directioneze fluxurile de investiţii. UE va solicita administratorilor de investiţii să eticheteze cât de „conforme cu taxonomia*[4] sunt fondurile lor. *Taxonomia* va fi utilizată pentru a ghida noile reglementări şi programe guvernamentale către „investiţii ecologice[44]. In timp ce gazele naturale „foarte curate[44] sunt acceptabile, majoritatea gazelor naturale şi energia nucleară sunt problematice din perspectiva *Taxonomiei*, cărbunele urmează să lie eliminat şi toate minele de cărbune să fie închise. In plus, 6 000 de firme cu peste 500 de angajaţi din Europa vor trebui să identifice care dintre activităţile lor sunt sustenabile din punct de vedere ecologic. UE are în vedere, de asemenea, „taxe vamale[44] pentru mărfurile din alte ţări care nu au programe echivalente de stabilire a costului de carbon cu cele ale Europei. Acest lucru va crea cu siguranţă divergenţe cu partenerii comerciali ai Europei.[1]

In ansamblu, UE a revendicat o poziţie pe cele mai înalte culmi ale „celor mai importante sectoare ecologice[44]. Căci obiectivul Europei pentru 2050 este uluitor: nici mai mult, nici mai puţin decât remodelarea activităţii economice, direcţionarea investiţiilor şi reconstruirea economiei europene în următoarele trei decenii. Programul va concentra puterea către Comisia Europeană în ceea ce priveşte reglementarea întreprinderilor şi alocarea capitalului. In ceea ce priveşte motivul pentru care aceasta ar trebui să fie „principala prioritate[44] a UE, aşa cum o numeşte von der Leyen, având în vedere toate celelalte probleme existente, inclusiv propriul

viitor, un om de afaceri european apropiat de Comisia Europeană a emis ipoteza că şi „ei caută o nouă naraţiune pentru ambiţia europeana .

„Costurile tranziţiei vor fi mari[44], a spus von der Leyen, „dar costurile inacţiunii vor fi mult mai mari.[44] UE a stabilit un mecanism de „tranziţie justă[44] de 100 de miliarde de euro pentru a amortiza impactul asupra ţărilor care încă depind de cărbune. Totuşi, în acest moment, costurile pentru „emisii zero net[44] sunt neclare. Aşa cum explica într-o lucrare de la Institutul Peterson pentru Economie Internaţională: „Dacă tranziţia către o economie neutră din punct de vedere climatic va îmbunătăţi sau va afecta creşterea este o chestiune cantitativă. Din păcate, ştim prea puţin despre asta.[44] In timp ce se afirma că prosperitatea depinde pe termen lung de decarbonizare, în lucrare se susţinea faptul că în următorii cinci până la zece ani, „decarbonizarea va reduce inevitabil potenţialul economic[44].

Pactul ecologic european a avut un început bun printr-un pachet anticriză de 825 de miliarde de dolari pe care von der Leyen l-a introdus în mai 2020. Prezentarea descria „Pactul ecologic european drept pachetul de redresare al UE[44] şi „strategia de creştere a Europei[44], cu o parte substanţială din acele 825 de miliarde de dolari pentru energia eoliană, solară, „hidrogen curat[44], renovarea clădirilor, „mobilitate curată în oraşele noastre[44] şi

instalarea unui milion de staţii de încărcare pentru vehicule electrice.[2]

Obiectivul general — emisii zero net până în 2050 — este o ambiţie descurajantă. Cât de descurajantă este subliniat de estimarea conform căreia, pentru ca Europa să-şi atingă obiectivul, emisiile pe cap de locuitor vor trebui să scadă la nivelul Indiei, unde venitul pe cap de locuitor este de aproximativ 2 000 de dolari pe an, comparativ cu cei 38 000 de dolari în Europa.

Pentru unii, 2050 este prea departe şi o tranziţie de 30 de ani este prea lungă. Aceasta este esenţa Noului Pact Ecologic lansat pe treptele Capitoliului SUA de aripa stângă a Partidului Democrat, în 2019, condusă de reprezentanta Alexandria Ocasio-Cortez, care a decis să candideze pentru Congres după ce s-a alăturat protestului împotriva gazoductului Dakota Access. Prin conţinutul acestuia, Noul Pact Ecologic s-a sincronizat îndeaproape cu platforma Noului Pact Verde a candidatului din partea Partidului Verde, Jill Stein, la alegerile prezidenţiale din 2016.

Punctele de discuţie expuse chiar înainte de lansarea oficială a Noului Pact Verde au cerut ca Statele Unite să fie alimentate

Figura 2: Emisii pe ţară/regiune

Emisii globale de $C0_2$ rezultate din arderea combustibilului în funcţie de principalele ţări/regiuni (2019)

Âfrtca 4%

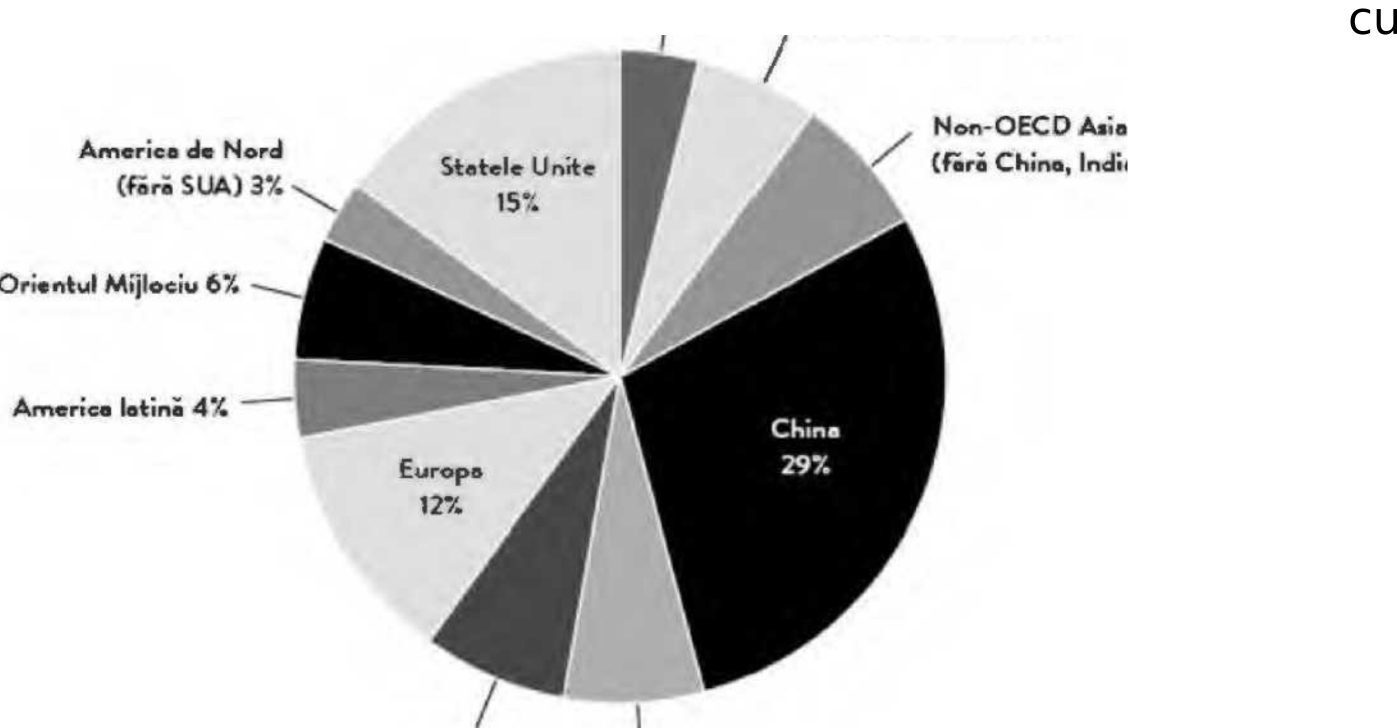
/ **OECD Asia-Pacific** *67.*

CIS *77.*

India *77.*

Sursă: IHS Marlcit
bazat pe metodologia IPCC
© IHS AAarkit 2020

cu



energie 100% curată şi regenerabilă până în 2030. Rolul sectorului privat ar fi secundar în acest demers, întrucât „guvernul este cel mai bine poziţionat pentru a fi motorul'mobilizând „investiţii federale masive". Programul pare să ţină la sol avioanele existente, deoarece nu există o alternativă pe scară largă la combustibilul pentru avioane. Printre numeroasele propuneri, fermierii şi agricultorii vor fi constrânşi să elimine „gazele cu efect de seră", ceea ce ar însemna să renunţe la creşterea bovinelor, din cauza emisiilor de metan pe care acestea le produc. Propunerile neenergetice includeau locuri de muncă garantate de guvern. „Lumea se va sfârşi în 12 ani", spunea Ocasio-Cortez, „dacă nu ne ocupăm de schimbările climatice."

Punctele de discuţie au reflectat punctul de vedere al unora dintre susţinători, dar nu al tuturor. Au fost retrase chiar înainte de lansarea oficială a Noului Pact Verde. Partenerul Alexandriei Ocasio-Cortez în lansarea programului, senatorul Edward Markey, un veteran al bătăliilor legislative de zeci de ani, a explicat că procentul de 100% nu era o prognoză, ci mai degrabă o „ambiţie". Rezoluţia propriu-zisă a Congresului a fost mai generală, solicitând o „nouă mobilizare naţională, socială, industrială şi economică pe o scară nemaivăzută de la cel de-al Doilea Război Mondial si New Deal" de zece ani pentru a genera un Nou Pact Verde care să îndeplinească o serie de obiective — de exemplu, „să contracareze nedreptăţile sistemice" —, dar în principal „pentru a realiza obiectivul de emisii zero net de gaze cu efect de seră" şi „100% din cererea de energie din Statele Unite prin surse curate de energie, regenerabile şi cu emisii zero"[3].

La dezbaterile prezidenţiale americane din 2012 nu s-a pus nici o singură întrebare despre schimbările climatice. La dezbaterile prezidenţiale din 2016, schimbările climatice au primit un total de cinci minute. In 2020, CNN a fost gazda unei discuţii de şapte ore pe această temă. Schimbările climatice au devenit o problemă majoră politica democraţilor. Unii candidaţi au cerut interzicerea fracturării hidraulice. Schimbările climatice apăreau acum în sondaje drept o problemă majoră, în special pentru alegătorii mileniali.

Î̂n timpul primei runde a campaniilor, candidaţii s-au întrecut
cu privire la planurile de acţiune în privinţa schimbărilor climatice.
Programul lui Joe Biden în valoare de 1,7 trilioane de dolari şi cel al

senatoarei Elizabeth Warren de patru trilioane de dolari au pălit pe
lângă cele 16,3 trilioane de dolari ale lui Bernie Sanders. Lunga
listă a iniţiativelor lui Sanders includea 35 de miliarde de dolari *
pentru ca oamenii să planteze copaci pe peluzele din faţa casei sau să le transforme în „spaţii de producere a alimentelor", „să se asigure că toţi combustibilii fosili rămân în pământ" şi să interzică atât exporturile, cât şi importurile de petrol. Dar cum poţi interzice importurile şi exporturile de petrol şi, în acelaşi timp, producţia internă de petrol — şi să menţii în continuare o economie şi o societate funcţionale — nu a explicat nimeni. Nici ce se întâmplă cu cele 12,3 milioane de locuri de muncă din Statele Unite legate de industria petrolului şi a gazului.

Totuşi, pentru mulţi, hotărârea şi angajamentul de a accelera o tranziţie energetică sunt acolo şi profund simţite. Dar vor mai exista bani după costurile implicate de criza coronavirusului şi trilioanele de dolari, lire sterline şi euro din datoria guvernamentală strânse pentru a-i face faţă?

Capitolul 43

PEISAJUL SURSELOR REGENERABILE DE ENERGIE

Cum va arăta peisajul energetic peste 20 sau 30 de ani? Am înţeles, va fi ,,un nivel mai scăzut de emisii de dioxid de carbon". Dar ce cuprinde acel sistem? In acest moment, se pare că sistemul energetic din următoarele decenii va continua să fie, aşa cum a fost în trecut, un amestec, un amestec în schimbare, considerabil diferit de la o ţară la alta, cu siguranţă mai redus din punctul de vedere al emisiilor de carbon decât cel de astăzi.

Vom vedea o multitudine de panouri solare şi de turbine eoliene în peisajul energetic. Acestea sunt ,,sursele regenerabile moderne", spre deosebire de sursele regenerabile tradiţionale de energie hidroelectrică, lemn şi biomasă. Vor fi printre principalele motoare pentru realizarea obiectivului climatic al unei tranziţii de la producerea de energie electrică generatoare de $C0_2$ la producţia fără emisii de carbon. Energia nucleară rămâne astăzi cea mai mare sursă de energie fără emisii de carbon, dar energia eoliana si cea solară recuperează tot mai mult decalajul. Deşi energia eoliană şi solară sunt numite surse regenerabile ,,moderne", nici una dintre ele nu este tocmai nouă. Ambele datează de aproximativ jumătate de secol.

Fundamentul teoretic pentru panourile solare actuale — panouri fotovoltaice (PV) — a fost oferit de Albert Einstein în lucrarea sa din 1905 „Un punct de vedere euristic privind producerea şi transformarea luminii". Lumina care vine de la Soare, spunea el, este compusă din fotoni, pachete de energie, care ar putea disloca electronii din jurul nucleului unui atom, creând un curent electric. Einstein a primit Premiul

Nobel pentru Fizică în 1922 pentru această lucrare, pentru „descoperirea legii efectului fotoelectric". Dar efectul fotovoltaic a fost demonstrat abia în 1953 în laboratoarele Bell Labs din New Jersey.

Industria solară modernă a început cu adevărat în 1973, odată cu lansarea a două întreprinderi. Una era o unitate a Exxon. Cealaltă era înfiinţată de doi oameni de stiintă care lucraseră la programul spaţial american — Joseph Lindmayer si Peter Varadi —, ambii refugiaţi din Europa. In următoarele trei decenii au fost lansate alte proiecte, în principal de companiile petroliere, pentru a se asigura împotriva riscurilor unui viitor energetic incert, şi de companiile tehnologice japoneze, provocate de lipsa alarmantă de resurse naturale a Japoniei. De atunci, a existat un interes uriaş pentru energia solară. Aşa cum spune profesorul Martin Green, lider în domeniul cercetării solare de zeci de ani: ,,Tehnologia fotovoltaică în sine este cumva magică. Lumina soarelui cade pe acest material inert si obţii electricitate direct/* Dar, multi ani, pieţele pentru panouri fotovoltaice au rămas o nişă pentru utilizările în afara reţelei — pentru a aduce electricitate în case sau în locuri izolate sau, că tot veni vorba, pentru cultivatorii de marijuana, care nu doreau ca facturile de utilităţi exorbitante să atragă atenţia forţelor de ordine asupra afacerilor ilicite. Primul contact cu energia solară a fost pentru mulţi calculatorul de buzunar alimentat cu energie solară.[1]

Ceea ce a propulsat energia solară în mainstream a fost fuziunea politicii germane de mediu cu priceperea manufacturieră chineze, începând cu anii 1990, legile tarifare ,,de alimentare“ ale Germaniei impuneau companiilor de utilităţi să cumpere energie electrică regenerabilă la preţuri ridicate de la producători şi apoi să repartizeze costul pe toate facturile de energie electrică. Această lege a pus bazele unei ample schimbări - *Energiewende* din Germania, ,,tranziţia energetică“ —, care urmărea înlocuirea energiei conventionale cu cea eoliană si solară. Subvenţiile generoase din tarifele de alimentare au accelerat adoptarea surselor regenerabile de energie, ducând, totodată, la cele mai ridicate preţuri la energia pentru consumatorii rezidenţiali din Uniunea Europeană.

Companiile s-au grăbit să răspundă cererii tot mai mari de energie solară şi eoliană. Cu toate acestea, deşi piaţa energiei solare creată de *Energiewende* putea fi în Germania, panourile puteau să vină de oriunde. In timp, majoritatea vor veni de la noul colos în domeniul energiei solare care se va dezvolta în

China şi, în cele din urmă, va elimina producătorii germani.

Până în 2006, China avea un rol minor în producţia de panouri fotovoltaice. Dar apoi a venit marele atac al antreprenorilor chinezi, susţinut de guvernul central al Chinei şi de autorităţile regionale şi locale, sub formă de terenuri, împrumuturi mari cu dobânzi reduse si alte subvenţii. Acest lucru a coincis cu creşterea interesului pentru energie solară nu numai în Germania, ci şi în Spania şi în Italia, alimentată de subvenţii substanţiale. Până în 2010, în China erau 123 de producători de panouri solare.

Intre 2010 şi 2018, capacitatea de producţie a Chinei de celulele solare a crescut de cinci ori, ceea ce depăşea cu mult cererea globală. Veneau mai multe panouri solare din China decât putea absorbi piaţa. Preţurile au scăzut dramatic. Pe măsură ce câştigau cotă de piaţă, companiile chineze se confruntau şi cu o presiune financiară mare. Unele au dat faliment. Timp de doi ani, Banca de Dezvoltare a Chinei a acordat un împrumut de 47 de miliarde de dolari pentru a menţine pe piaţa companiile chineze care pierdeau bani.

Pentru a uşura neajunsul acestei capacităţi de producţie excedentare, precum şi pentru a sprijini ocuparea forţei de muncă, guvernul chinez şi-a propus să creeze o nouă piaţă în China pentru producătorii de panouri solare copleşiţi de situaţie. Aceasta a vizat, de asemenea, satisfacerea nevoii naţionale acute — reducerea poluării sufocante de la uzinele vechi de ardere a cărbunelui, continuând în acelaşi timp să răspundă cererii crescânde de energic electrică a ţării. Până în 2013, China a depăşit Germania drept cea mai mare piaţă pentru panouri solare instalate, iar până în 2017 doar ea reprezenta jumătate din întreaga piaţă globală.[2]

China produce acum aproape 70% din panourile solare din lume. Dacă adăugăm şi companiile chineze care produc în alte ţări ajungem la o cotă totală de aproape 80%. China produce 70% din celulele solare fotovoltaice care sunt inima panourilor. Când vine vorba de plachetele solare din care sunt produse celulele, ponderea Chinei este şi mai mare - aproape 95%. Asta înseamnă că, în domeniul energiei verzi, China a atins deja obiectivul „Made in China 2025“ de a avea un rol dominant în noile industrii ale acestui secol.

Avantajul competitiv copleşitor al Chinei provine din mai mulţi factori — sprijinul guvernului şi finanţare ieftină; capacitate (fabrici mult mai mari); preţuri reduse la polisiliciu; preocupare pentru costuri; vecinătatea lanţurilor de

aprovizionare; standardizarea produselor; şi îmbunătăţiri continue ale tehnologiei. Martin Green indică şi un alt factor. ,,Preţurile actuale scăzute ale panourilor fotovoltaicespune el, sunt, de asemenea, ,,rezultatul unor asocieri întâmplătoare de evenimente şi personalităţi*', inclusiv faptul că o serie de personalităţi din diferite companii chineze au lucrat în mai multe rânduri cu echipele sale din Australia. Costul panourilor solare a scăzut senzaţional, cu 85% între 2010 şi 2019, aspect determinat în principal de producţia şi de capacitatea masivă a Chinei, precum şi de îmbunătăţirile tehnologice. La fel ca ascensiunea producţiei din şisturi, o scădere a preţului de această magnitudine se dovedeşte revoluţionară pentru energie. Costurile totale de instalare au scăzut, de asemenea, în mod substanţial, dar nu în aceeaşi măsură.[1]

China şi-a stabilit, de asemenea, o poziţie decisivă în lanţul de aprovizionare pentru energie solară. Acum produce aproape 60% din materia primă-cheie, polisiliciul. De asemenea, a depus un efort major pentru a dezvolta industria internă de echipamente fotovoltaice şi pentru a reduce dependenţa de furnizorii occidentali.

Ascensiunea panourilor solare a fost extraordinară. Capacitatea globală instalată în 2019 era de 642 de gigawaţi, de 14 ori mai mare decât fusese cu puţin mai mult de un deceniu în urmă. In timp ce panourile de pe acoperişuri sunt mai vizibile, peste jumătate din capacitatea totală instalată între 2010 şi 2019 este la scară utilitară — adică parcuri solare ce alimentează reţeaua de energie.

In general, creşterea globală a capacităţii a fost alimentată de două lucruri. Unul dintre acestea este scăderea uriaşă a preţurilor şi ceea ce Agenţia Internaţională pentru Energii Regenerabile (REN) numeşte ,,preţuri foarte mici" care rezultă din supraproducţia de echipamente fotovoltaice a producătorilor din China. Celălalt este un sistem global în creştere de stimulente, subvenţii şi ordine la nivel national, statal si local, ce necesită cantităti tot mai mari de energie regenerabilă în sistemele electrice. Capacitatea panourilor fotovoltaice de producere a energiei electrice adăugată la nivel global în 2019 a fost mai mare decât suplimentările provenite de la combustibili fosili şi energie nucleară. Dar acest lucru necesită o atenţionare importantă — ,,perioadă de funcţionare" înseamnă mult mai puţin decât „capacitate". O mare parte din combustibilii fosili şi energia nucleară reprezintă o sarcină de bază sau poate fi gestionată pentru a se corela cu cererea de energie electrică la orice oră. Energia solară este intermitentă, depinzând în cea mai mare parte de

disponibilitatea luminii solare, iar generarea reală poate echivala cu aproximativ 20% din capacitate.[4]

Deşi industria eoliană modernă, asemenea celei solare, datează din anii 1970, creşterea sa reală a avut loc doar în acest secol. In 2000, doar 17 gigawaţi de capacitate eoliană au fost generaţi în întreaga lume. Până în 2019 a crescut la 618 gigawaţi. Peste 40% din capacitatea eoliană instalată în total se află în Asia, trei sferturi în China. ^

Creşterea este propulsată de forţe similare celor care au stimulat panourile fotovoltaice, începând cu inovaţia tehnică. Turnuri mai înalte, palete mai lungi, materiale noi, panouri de control şi software mai sofisticate, modele eoliene mai bune şi prognoze meteo — toate acestea transformă mai mult vânt în electricitate. In timp ce 9 5% din capacitatea eoliană totală este pe uscat, industria se aventurează în larg, unde vânturile pot fi mai stabile şi mai puternice, iar turnurile mai mari şi resursa eoliană mult mai mare, însă provocările tehnice ridicate de valuri şi de uzură sunt mai mari. Până în prezent, dezvoltarea surselor eoliene offshore este concentrată în Europa, în principal în Marea Nordului şi în jurul acesteia, deşi avansează în largul Chinei, şi există proiecte în curs de desfăşurare în largul coastei de est a Statelor Unite.

A doua forţă este reprezentată de stimulente şi de subvenţii, dar şi de ordinele ferme care impun mai multe surse regenerabile în producţia de electricitate. Iar al treilea element este scăderea costurilor, rezultatul a ceea ce REN, reiterând comentariul său legat de energia solară, numeşte ,,concurenţă acerbă în industrie". Ultimul factor a pus o presiune marc asupra companiilor, ducând la falimente, restructurări şi fuziuni.

Ca şi în cazul panourilor fotovoltaice, ,,capacitatea" deseori menţionată poate fi înşelătoare, deoarece vântul, la fel ca soarele, este intermitent. Depinde de cum bate. Dar factorii de capacitate cresc odată cu progresele tehnologice. Astăzi, media globală ponderată este de aproximativ 25%, deşi mai mare în cazul turbinelor noi.

Europa are cea mai mare pondere a energiei eoliene în producţia de energie electrică, reprezentând aproape 12% din totalul furnizării de energie electrică. China deţine aproximativ 5%, Statele Unite, circa 7%. In Statele Unite, statul cu cea mai mare cantitate de energie electrică generată de vânt nu este California, aşa cum sar putea aştepta unii, ci Texasul, cu 15%. Dacă Texas ar fi o naţiune de sine stătătoare, s-ar situa pe locul şase între ţările lumii în ceea ce priveşte capacitatea eoliană instalată. O mare parte din turbinele eoliene ale

statului se aflǎ în vestul Texasului. Se pare că bazinul Permian din vestul Texasului este bogat nu numai în petrol şi gaze, ci şi, deasupra solului, în resurse eoliene.

Creşterea rapidă a ponderii panourilor solare şi eoliene răstoarnă modul în care funcţionează industria energiei electrice de peste un secol, schimbând strategia şi structura. ,,Oamenii înţeleg că avem nevoie de mai multă energic eoliană, solară şi hidroelectrică", spunea directorul executiv al unei companii europene de utilităţi. „Aceasta este o provocare fundamentală a modelului tuturor companiilor energetice." Acestea trec de la producţia de energie „primară" tradiţională, bazată pe cărbune şi gaze şi pe centrale nucleare, la producţia de energie „distribuită şi intermitentă" bazată pe parcuri eoliene şi panouri solare care sunt răspândite peste tot. Dar sistemele distribuite creează noi provocări, în special în ceea ce priveşte stabilitatea şi fiabilitatea reţelei, o misiune fundamentală a companiilor de utilităţi. „Odată cu avansarea generării distribuite, cu monitorizarea fluxurilor bidirecţionale din sistem, cu gestionarea potenţialului de suprasarcină a circuitelor, va trebui introdusă mai multă tehnologie în mecanismele de stocare şi de control", spune Christopher Crane, directorul executiv al companiei americane de utilităţi Exelon şi preşedintele Institutului Edison Electric.[6]
Gât de rapidă va fi tranziţia şi cum va arăta aceasta de cealaltă parte? Predicţiile variază foarte mult. După scenariile furnizorului de informaţii IHS Markit, consumul global de energie electrică va creşte cu până la 60% până în 2040. Turbinele eoliene şi panourile solare vor constitui 24 până la 36% din producţia totală până la acea dată. Oricare dintre acestea reprezintă o creştere mare pentru energia eoliană şi solară de la cei 7% cât reprezintă astăzi la nivel global. Motivele varianţei rezultă din ceea ce ne-am aştepta — incertitudini şi ipoteze variate despre tehnologie şi inovaţie, precum şi politici şi economie.

Energia eoliană şi solară au crescut dramatic, de la 2% din producţia de energie din SUA în 2010 la 9% în 2019 şi vor continua să crească rapid. Cu toate acestea, este puţin probabil ca energia electrică din SUA să fie 100% din surse regenerabile până în 2040. Nu există nici tehnologia, nici investiţiile financiare pentru a face asta, nici reţeaua care să sprijine aşa ceva, nici bagheta magică care să elimine actuala infrastructură energetică a Americii şi să transforme peisajul politic şi de reglementare şi, în acelaşi timp, să asigure

satisfacerea nevoilor de fiabilitate ale consumatorilor dependenţi de energie electrică. Electrificarea continuă a economiei va duce la creşterea cererii, iar asta va face ca atingerea obiectivului de 100% să fie şi mai puţin probabilă/

Tabloul global subliniază acelaşi punct. Chiar şi Danemarca, cea care uneori produce mai multă energie electrică eoliană decât poate consuma, depinde de importurile de energie electrică generată de energia nucleară din Suedia, de hidroenergia din Norvegia şi de cărbunele din Germania pentru a menţine stabilitatea surselor de energie.

Un factor care trebuie luat în considerare este investiţia imensă

de capital care se află astăzi în pământ, în investiţia de lungă durată a industriei energiei electrice din întreaga lume — şi noua investiţie care se face în prezent. In 2011, în urma accidentului nuclear de la Fukushima din Japonia, Germania şi-a propus să-şi închidă cele 17 reactoare nucleare până în 2022. Cu toate acestea, între 2011 şi 2019, China a adăugat 34 de noi reactoare nucleare, dublu faţă de numărul de reactoare care s-au închis în Germania. Câteva reactoare nucleare s-au închis si în Statele Unite, din cauza dificultăţii de a concura împotriva gazelor naturale ieftine, însă aproape 100 de reactoare funcţionează, furnizând 20% din energia electrică din SUA. In ceea ce priveşte gazele naturale, creşterea contribuţiei la energia totală mondială în 2018 a fost mai mult decât dublă faţă de energiile regenerabile. Adunând toate acestea, tranziţia energetică este complexă şi necesită o anumită perspectivă.

Lumea este din ce în ce mai electrificată, dar acest lucru a sporit, de asemenea, nevoia de fiabilitate şi de prcdictibilitate a alimentării cu energie electrică. Aspectele pozitive ale energiei eoliene şi solare sunt clare. Odată ce capacitatea este stabilită şi plătită, nu există nici un cost pentru combustibil. Cu toate acestea, există costuri atât pentru întreţinere, cât şi pentru sistemul general de energie electrică pentru gestionarea energiei regenerabile. Variabilitatea energiei eoliene şi solare - adică intermitenţa lor — ridică provocări majore. Prima este modul de integrare a unor cantităţi mari şi fluctuante de energic eoliană şi solară într-o reţea electrică

care funcţionează, în general, prin expedierea sistematică a energiei electrice de la centralele electrice convenţionale, corelată cu cererea într-un anumit moment al zilei şi care asigură consumatorului o energie fiabilă. Pe măsură ce cantitatea de energie eoliană şi solară creşte, aceasta devine o problemă mai mare. In cartea sa în general optimistă despre energia solară, Varun Sivaram avertizează: „O rată de penetrare a energici solare mai mare ar putea reduce fiabilitatea reţelei[44]. Apoi adaugă: ,,Mult mai multă energie solară este pe drum, aducând cu sine fluctuaţii majore în producţia de energie, care ar putea creşte riscul penelor de curent[44]. El citează, de asemenea, riscul economic pentru industria energici solare — ceea ce el numeşte ,,deflaţia valorii[14]. Când energia solară (sau eoliană) inundă reţeaua, fluxul în creştere duce la scăderea costurilor către zero, reducând rentabilitatea investiţiilor si subminând eventual * > * investiţia făcută în infrastructura solară (dacă nu este garantată de guvern).[8]

Cu alte cuvinte, în acest moment cel puţin, energia solară şi cea eoliană nu pot funcţiona singure. Au nevoie de parteneri. Producţia de gaze naturale este un partener flexibil pentru energia solară şi eoliană. Gazul provoacă o amprentă mai redusă de carbon şi emisii mai mici (cu control al metanului), iar generarea de gaz poate fi adaptată în sus şi în jos pentru a asigura echilibrul împotriva fluctuaţiilor energiei eoliene şi solare.

Integrarea surselor regenerabile de energie va necesita o gestionare din ce în ce mai complexă a reţelei. Depinde şi de rezolvarea celei de-a doua provocări — stocarea. Petrolul poate fi depozitat în rezervoare, gazul natural, în peşterile subterane. In acest moment, nu există totuşi nici o redută pentru stocarea unor cantităţi mari de energie electrică nu doar pentru câteva ore, ci, după cum spune fostul secretar american pentru energie, Ernest Moniz, măcar pentru câteva zile. Singura capacitate notabilă de astăzi vine de la ceea ce

se numeşte ,,acumulare prin pompare[44], care este o formă de hidroenergie. Dar este foarte mică şi are o creştere limitată.[9]

Se depun eforturi mari în încercarea de a dezvolta baterii puternice, capabile din punct de vedere economic să stocheze cantităţi mari de energie electrică ce pot fi livrate în mod planificat.

Până nu demult, energia solară şi cea eoliană erau numite „alternative". Nu mai este cazul astăzi. Ele sunt acum integrate şi vor deveni pilonii producţiei de energie în viitor. Peste jumătate din această investiţie totală în surse regenerabile a fost, din nou, concentrată în Asia — majoritatea în China. Se întâmplă să fie ţara care, ea însăşi, consumă un sfert din toată energia electrică generată în lume. Si economia sa în ascensiune are nevoie de mai multă

capacitate de producţie de energie electrică. Deşi China continuă să dezvolte energia eoliană şi solară într-un ritm rapid, ea adaugă, în fiecare lună, şi trei noi centrale performante pe bază de cărbune.

Capitolul 44

TEHNOLOGII INOVATOARE

„Nu avem telinologiile necesare pentru a avansa în procesul de tranziţie energetică spre emisii zero net A spune Ernest Moniz. Care sunt acele telinologii ce vor accelera şi remodela tranziţia energetică? Un nou studiu, „Accelerarea inovării în domeniul energiei curate", condus de Moniz şi de mine, realizat pentru Fundaţia Gates şi Compania BreakthrougEi Energy, a identificat 23 de telinologii cu „cel mai mare potenţial de inovare". Acestea se încadrează în mai multe domenii: teEmologia de stocare şi telmologia bateriilor pentru intermitenţa care împiedică utilizarea pe scară largă a energiei eoliene şi solare. Reactoare avansate şi o nouă generaţie de reactoare mici, care ar revitaliza energia nucleară fără carbon. Astăzi, în Statele Unite există peste 60 de proiecte avansate de cercetare nucleară din sectorul privat.[1]

Hidrogenul a avut un început nereuşit în urmă cu aproape două decenii, cu „maşina şi autostrada pe liidrogen" în California. Dar a apărut un nou interes legat de liidrogen pentru a înlocui gazul natural în ceea ce priveşte serviciile de încălzire şi pentru celulele de combustie ca alternativă la veEiiculele electrice. Nu e nici un mare mister aici. Hidrogenul este deja utilizat pe scară largă în rafinarea petrolului şi pentru fabricarea îngrăşămintelor. Deşi este cel mai comun element, Etidrogenul nu există în mod natural, cu excepţia cazurilor rare. Este derivat prin descompunerea moleculelor. Astăzi, majoritatea Eiidrogenului este produs din gaze naturale şi cărbune. (O moleculă tipică de gaz natural conţine un atom de carbon şi patru de Eiidrogen.) Poate fi produs şi prin electroliză — sub acţiunea unui curent electric. Iar sursa acelei

energii electrice ar putea fi energia regenerabilă, folosind excesul de energie electrică generat în anumite momente de turbinele eoliene şi panourile solare. Pentru a fi produs pe scară largă va necesita progrese în teEinologie şi reducerea costurilor — dar şi cEieltuieli pentru infrastructură.[2]

Hidrogenul ar putea ajunge la un procent de 10% sau mai

mult în combinaţia de surse de energie a viitorului. Intr-adevăr, în ceea ce priveşte dezvoltarea, unii consideră că Eiidrogenul se află astăzi acolo unde erau energiile regenerabile acum două-trei decenii. De asemenea, este remarcabil faptul că Eiidrogenul nu pare să implice probleme geopolitice. Este fie un instrument ca ţările să-şi îndeplinească obiectivele ambiţioase de decarbonizare, fie o ocazie pentru export, devenind o marfă comercializată la nivel global.

Producţia avansată, inclusiv imprimarea 3D, ar putea avea un impact major asupra consumului de energie prin reducerea costurilor de transport. Noile tehnologii pentru clădiri le-ar putea face mult mai eficiente din punct de vedere energetic. Modernizarea reţelei electrice şi oraşele inteligente ar putea aplica tehnologii digitale, creşte rezistenţa şi crea fluxuri bidirecţionale intre furnizorii de energie şi clienţi.

De o importanţă critică va fi gestionarea pe scară largă a carbonului în sine. Unii resping captarea carbonului, pentru că vor o lume în care nu există emisii de carbon produse de activitatea umană. Dar acest lucru pare destul de nerealist, având în vedere ceea ce este necesar pentru a ajunge la o lume ,,zero net carbon". Grupul interguvernamental al ONU privind schimbările climatice (IPCG — Intergovernmental Panel on Climate Change) acordă un rol important captării de carbon, ca de altfel şi Agenţia Internaţională pentru Energie.[3]

Captarea de carbon este parte integrantă a modului în care funcţionează sistemul natural — plămânii planetei. Ceea ce fac plantele este să absoarbă $C0_2$ din atmosferă, să stocheze carbonul în trunchiul unui copac sau în rădăcini şi să elibereze oxigenul înapoi în aer, pentru ca fiinţele vii să poată respira. Fermierii care îşi cultivă culturile s-au ocupat de captarea carbonului încă de la începuturile agriculturii, în urmă cu 12 000 de ani.

Cu aproximativ un deceniu în urmă a existat o creştere a interesului pentru captarea de $C0_2$ (în special de la centralele electrice alimentate cu cărbune), comprimarea acestuia într-un lichid, apoi transportarea lui prin conducte şi stocarea în subteran. Au fost lansate câteva proiecte, dar s-au dovedit costisitoare şi au implicat lucrări complexe de inginerie, necâştigând popularitate.

Acordul de la Paris din 2015 a oferit un nou impuls pentru dezvoltarea ,,captării şi a stocării carbonului" sau CCS. Cam în acelaşi timp, un ,,U" pentru ,,utilizare" a fost adăugat la acronim. A devenit „captarea, utilizarea şi stocarea carbonului" — CCUS. Asta a însemnat găsirea aplicaţiilor comerciale dincolo de a face băuturile răcoritoare

carbogazoase efervescente. După Paris, Iniţiativa Climatică pentru Gaze şi Petrol — grupul de 13 companii care activează în industria petrolieră şi a gazelor naturale menţionate anterior — a înfiinţat un fond de cercetare de 1,3 miliarde de dolari pentru dezvoltarea tehnologiilor de tranziţie energetică, cu accent pe CCUS. Un alt impuls major a venit de la guvernul american, care a adoptat ceea ce este cunoscut sub numele de „45Q". Acesta oferă un stimulent fiscal pentru tehnologiile CCUS, analog creditelor fiscale care au fost atât de importante pentru comercializarea energiei eoliene şi solare în Statele Unite.

CCUS ia multe forme astăzi. De exemplu, carbonul captat este utilizat pentru fabricarea produselor precum cimentul şi oţelul.

„Tehnologia de captare directă a aerului" — extragerea dioxidului de carbon din aer — părea fantezistă, dar se înregistrează progrese şi unităţile de producţie sunt în curs de dezvoltare.

Şi apoi cercul se închide şi revenim la ceea ce se numesc „soluţii bazate pe natură", altfel cunoscute sub numele de păduri, culturi şi alte plante. Este foarte posibil ca Mama Natură să fi fost subestimată. Reîmpădurirea şi practicile îmbunătăţite de cultivare fac parte din pachet. Proiectele de cercetare vizează, de asemenea, crearea de superplante care au un apetit mai puternic pentru absorbţia de $C0_2$.

Obiectivul, susţine Iniţiativa privind valorificarea plantelor de la Institutul Salk pentru Studii în Biologie din, este să modifice genele plantelor sau să le îmbunătăţească pentru „a dezvolta potenţialul acestora de a stoca carbon". Cu alte cuvinte, plantele pot juca un rol mai mare decât s-a anticipat până acum în eliminarea acelui decalaj de carbon şi pot deveni parte a repertoriului CCUS. „înapoi la natură" capătă un nou sens.[4] Dezvoltarea acestor tehnologii variate va necesita bani şi timp. Până în 2030, dacă nu înainte, semnalele si măsurile vor indica rata de progres pe aceste fronturi, precum şi în altele care s-ar putea să nu aibă multă vizibilitate astăzi.

Capitolul 45

CE ÎNSEAMNĂ „TRANZIŢIA ENERGETICĂ" PENTRU ’ LUMEA ÎN CURS DE DEZVOLTARE?

,, Tranziţia energetica“ înseamnă lucruri diferite pentru diferite naţiuni, în special în lumea în curs de dezvoltare. Un miliard de oameni nu au acces la electricitate; trei miliarde nu au acces la combustibili curaţi pentru gătit. In schimb, ard lemn sau cărbune ori deşeuri rezultate din culturi sau balegă de vaca în interior, ceea ce le afectează sănătatea. Acest lucru ridică o perspectivă diferită. „Ni se spune că trebuie să depăşim etapa gazului natural şi să ne îndreptăm spre următoare etapă", spunea Timipre Sylva, ministrul petrolului din Nigeria. „Realitatea este că Africa mai are un drum lung de parcurs până la surse regenerabile. Trebuie să depăşim problema sărăciei energetice din Africa. Multe, multe lucruri nu sunt luate în considerare, cu toate discuţiile despre surse regenerabile şi vehicule electrice."

Cei ca Sylva consideră că nu se ia în calcul faptul că trei miliarde de oameni, aproape 40% din populaţia lumii — Organizaţia Mondială a Sănătăţii (OMS) îi numeşte „cele trei miliarde de locuitori uitaţi" —, sunt expuse poluării aerului din spaţiile interioare provocate de combustibilii necorespunzători, pe care OMS îi numeşte „cel mai mare risc pentru sănătatea mediului în lume în prezent". Aproape patru

milioane de persoane mor anual din cauza acestei poluări din spaţiile interioare şi multe altele suferă de numeroase boli. Acest lucru poate împiedica dezvoltarea normală a copiilor.[1]

India, având aproape 20% din populaţia lumii — în curând cea mai populată ţară din lume —, este un studiu de caz pentru provocările lumii în curs de dezvoltare. Aceasta demonstrează cât de diferit poate fi sensul „tranziţiei energetice" pentru o ţară în curs de dezvoltare, comparativ cu înţelesul acesteia pentru ţările dezvoltate. Căci într-o ţară în care aproape 300 de milioane de oameni trăiesc cu echivalentul a 1,25 dolari pe zi, sărăcia şi creşterea economică nu pot fi separate de energie. Problemele energetice cu care se confruntă India le reflectă, într-un mod cât se poate de evident, pe cele ale multor ţări în curs de dezvoltare.

Termenul „tranziţie energetică" are mai multe dimensiuni pentru India. Este o trecere de la sărăcie, de la folosirea lemnului şi a deşeurilor spre energia comercială — şi o sănătate mai bună şi reducerea poluării, atât în oraşe (India are şapte dintre cele mai poluate zece oraşe din lume), cât şi în locuinţe rurale, unde sobele *chulha* umplu încăperile cu gaze toxice. Şi înseamnă asigurarea că ţara atinge rata de creştere necesară pentru a scoate din sărăcie sute de milioane de oameni. După cum arată studiul economic al guvernului: „Energia este pilonul principal al procesului de dezvoltare al oricărei economii".[2]

Modul în care se dezvoltă India va avea un impact global. Pe măsură ce economia sa creşte şi se integrează mai mult în economia globală, ponderea sa economică şi politică în lume va creşte, de asemenea.

India se luptă de mult timp cu insuficiente surse de energie modernă. Energia necomercială cunoscută în mod obişnuit ca „biomasă" — lemn şi deşeuri agricole şi animale — a fost combustibilul pentru mai mult de jumătate din populaţia Indiei. In ceea ce priveşte energia comercială, India este dependentă de cărbune pentru peste jumătate din energia sa totală şi pentru aproape 75% din electricitate. Petrolul furnizează aproximativ 30% din energia ţării. Dar aproximativ 85% din petrol este importat, ceea ce provoacă nelinişte cu privire la securitatea energetică şi provoacă vulnerabilităţi pentru balanţa de plăţi, care duc la criză când preţul petrolului creşte. Gazele naturale reprezintă 6% din energia totală, comparativ cu o medie globală de aproximativ 25%. Sursele regenerabile moderne reprezintă doar 3% din energia totală; energia nucleară, doar 1%.[3]

Gând Narendra Modi a devenit prim-ministru, în 2014,

guvernul său s-a confruntat cu un întreg set de probleme legate de energie ce ţineau India pe loc. S-a axat pe energie ca motor esenţial pentru creşterea economică. In 2015, pentru a începe reforma energetică, Modi a convocat la New Delhi un summit naţional al energiei, Urja Sangam, unde a prezentat o serie de principii pentru a ghida dezvoltarea energetică - acces, eficienţă, sustenabilitate, securitate energetică şi, adăugată recent, echitate socială privind energia. El a vorbit despre ajustarea „mecanismelor instituţionale" pentru a fi mai receptive, mai flexibile şi mai deschise la soluţiile pieţei.

Implementarea acestor principii nu a fost uşoară. A însemnat confruntarea cu nişte sisteme de reglementare complexe, greoaie, ce se suprapuneau, şi adesea obstructive, pentru care, de multe ori, promptitudinea nu părea să aibă prea multă importanţă. „Licenţa Raj" a controlului guvernamental era încă omniprezentă. Guvernul gestionase preţurile fără a ţine cont de cerere şi ofertă. Toate acestea au dus la aprovizionare necorespunzătoare şi la lipsuri.

Ulterior, Modi a reunit oameni din guvern şi din sectorul privat pentru a dezbate cum să depăşească impasul în care se afla India din punct de vedere energetic. Unii au susţinut că „piaţa" este prea volatilă, prea deschisă manipulării şi nu poate fi de încredere; guvernul trebuia să păstreze controlul şi să gestioneze piaţa. Alţii au spus că vremurile s-au schimbat; India nu îşi poate îndeplini obiectivele privind creşterea şi reducerea sărăciei fără o reformă majoră şi o deschidere către pieţe şi către lume. La final, Modi a ridicat privirea şi a spus pur şi simplu: „Avem nevoie de o nouă gândire .

Această „nouă gândire" stă la baza unei tranziţii energetice în toate domeniile. „Cerinţele noastre de energie sunt imense şi puternice", spune Dharmendra Pradhan, ministrul petrolului, gazelor naturale şi oţelului. „India va avea o tranziţie energetică în felul său. Utilizarea unui amestec al tuturor surselor de energie exploatabile este singura cale posibilă în contextul nostru,"[4]

în case şi în satele din întreaga ţară, fumul produs de gătitul în interior conţine monoxid de carbon, carbon negru şi alţi poluanţi, creând probleme de sănătate foarte grave şi răspândite. In replică, guvernul a lansat o „revoluţie a flăcării albastre" pentru a livra butelii de propan — derivat din petrol sau din gaze naturale — pentru gătit în 80 de milioane de gospodării rurale. A reformat sistemele fiscale, de reglementare şi de preţuri pentru a încuraja producţia şi investiţiile în petrol şi gaze din amonte atât ale companiilor indiene, cât şi internaţionale şi a deschis noi zone de

explorare. In general, guvernul, în cuvintele ministrului petrolului Pradhan, încearcă să „introducă o economie bazată pe gaze". Aproximativ 60 de miliarde de dolari sunt cheltuiţi pentru construirea unui sistem de conducte uriaşe pentru gaze naturale şi distribuţie urbană. Unul dintre obiective este înlocuirea motorinei

t

cu gaz natural comprimat pentru alimentarea autoturismelor şi a camionetelor uşoare, pentru a contribui la reducerea poluării urbane.[5]

India devine un jucător important pe piaţa globală a GNL. îşi diversifică sursele şi este un cumpărător semnificativ atât de GNL, cât şi de petrol din Statele Unite. Aceasta a adus o nouă dimensiune semnificativă în relaţiile dintre cele două ţări, una concretizată prin interdependenţa ce rezultă în urma unei asemenea proporţii a comerţului — de neimaginat în urmă cu un deceniu nici la New Delhi, nici la Washington. O altă iniţiativă este transformarea deşeurilor agricole din plantele locale în biocombustibili şi biogaz care pot fi alimentate în sisteme de distribuţie mai mari.

Şi având în vedere schimbările climatice, guvernul Modi şi-a stabilit obiective ambiţioase pentru surse regenerabile. A stabilit, de asemenea, tarife pentru panourile solare, pentru a încerca să asigure competitivitatea companiilor indiene în raport cu panourile ieftine importate din China. După cum sintetiza Pradhan: „India va urmări tranziţia energetică în felul său".

Pradhan se referă de asemenea la ceea ce unii consideră o discrepanţă în discuţiile despre tranziţia energetică în lumea dezvoltată — subestimând provocările şi greutăţile oamenilor din ţările în curs de dezvoltare şi respingând drept „energie murdară" ceea ce mulţi din lumea în curs de dezvoltare consideră energie curată şi de care au nevoie pentru o viaţă mai sănătoasă şi mai bună.[6]

Capitolul 46

SCHIMBAREA MIXULUI ENERGETIC

Citirea hărţii era mai simplă înainte de coronavirus. Se puteau stabili direcţiile si tendinţele, deşi se remarcă adesea dezacorduri puternice cu privire la viteză si la întindere între cei care o citesc. Dar, ca urmare a pandemiei, pe hartă a apărut brusc o prăpastie neexplorată, pe care lumea se străduieşte acum să o acopere. Cu toate acestea, se pot vedea unele dintre caracteristicile noii topografii. Unele tendinţe vor rămâne aceleaşi, unele vor fi accelerate, altele îşi vor schimba direcţia, iar altele vor evolua pur şi simplu în timp.

Plecând de la premisa că noul coronavirus este o criză pe o durată limitată, indiferent dacă vor mai exista sau nu valuri de infectări, şi că ştiinţa şi medicina vor oferi răspunsuri în timp util, ce putem vedea acum pentru viitorul energiei, încercând să privim dincolo de perioada de redresare a economiei globale?

In anii următori, politicile privind emisiile de $C0_2$ şi de gaze cu efect de seră vor aduce schimbări continue în modul în care este produsă, transportată şi consumată energia; în strategii şi investiţii; în tehnologii şi infrastructură; şi în relaţiile dintre ţări. Adaptabilitatea companiilor consacrate va fi testată. Noii participanţi vor trebui să-şi demonstreze modelele de afaceri. Parteneriatele si concurenta vor caracteriza relaţiile dintre diferite tipuri de companii. Preocupările privind securitatea energetică se vor extinde la lanţurile de aprovizionare care susţin industriile cu emisii reduse de carbon şi la mineralele de care depind tehnologiile de energie regenerabilă. Schimbările climatice sunt globale, dar naţiunile vor răspunde în moduri

diferite, în funcţie de situaţiile lor specifice. Ţările dezvoltate vor avea mai multă flexibilitate. Ţările în curs de dezvoltare se vor lupta pentru a găsi echilibrul între emisii reduse de carbon şi nevoia de soluţii cu costuri reduse pentru a promova creşterea economică, în special după criza coronavirusului.

Iar aspiraţiile se vor lovi de o realitate inevitabilă — sistemul energetic de astăzi, care se bazează în proporţie de peste 80% pe petrol, gaze naturale şi cărbune, cu o investiţie imensă încorporată în infrastructură şi lanţuri de aprovizionare — toate acestea fiind necesare pentru a satisface nevoia de energie în perioada de redresare şi a reveni pe calea creşterii economice (vezi figura 3). Scara acestui sistem este enormă şi nu se poate scliimba peste noapte. Până în prezent, tranziţia energetică s-a aflat, de fapt, în ,,faza de suplimentare a energiei*', după cum spune strategul din domeniul energiei Atul Arya.[1] Energia eoliană şi cea solară au crescut ca pondere, dar asta s-a întâmplat pe lângă energia convenţionala, care era, de asemenea, în creştere.

In Statele Unite nu apar noi mine de cărbune şi numărul centralelor de exploatare este în scădere. La nivel mondial, imaginea este diferită. Asia este pe cale să-şi crească substanţial consumul de cărbune odată cu construirea unor centrale mai eficiente pe bază de cărbune. Producţia de cărbune poate fi un segment în scădere, dar este încă un pilon pentru cele două mari ţări ale lumii, China şi India, importantă nu numai pentru energie, ci şi pentru ocuparea forţei de muncă şi pentru securitatea energetică.

După cum s-a observat anterior, cărbunele reprezintă în continuare aproape 60% din aprovizionarea totală cu energie a Chinei. ,,China nu va renunţa la cărbune", spunea un înalt oficial. ,,China este diferită de Europa. China este o ţară în curs de dezvoltare. Trebuie să ne menţinem consumul, dar asta înseamnă o mai bună utilizare a cărbunelui, cărbune mai curat/' Noul plan cincinal al Chinei (2021—2025) pune un nou accent pe cărbune din perspectiva securităţii energetice şi pledează pentru „extracţia de cărbune sigură şi ecologică" şi pe centrale pe bază de cărbune „curate şi eficiente".[2]

Cu mai mult de un deceniu în urmă, unii preziceau că „apogeul petrolului" - „sfârşitul petrolului" - era aproape şi că lumea va „rămâne" fără petrol. Raţionamentul s-a inversat acum spre „vârful de consum": când va atinge punctul culminant consumul de petrol şi va începe să scadă?

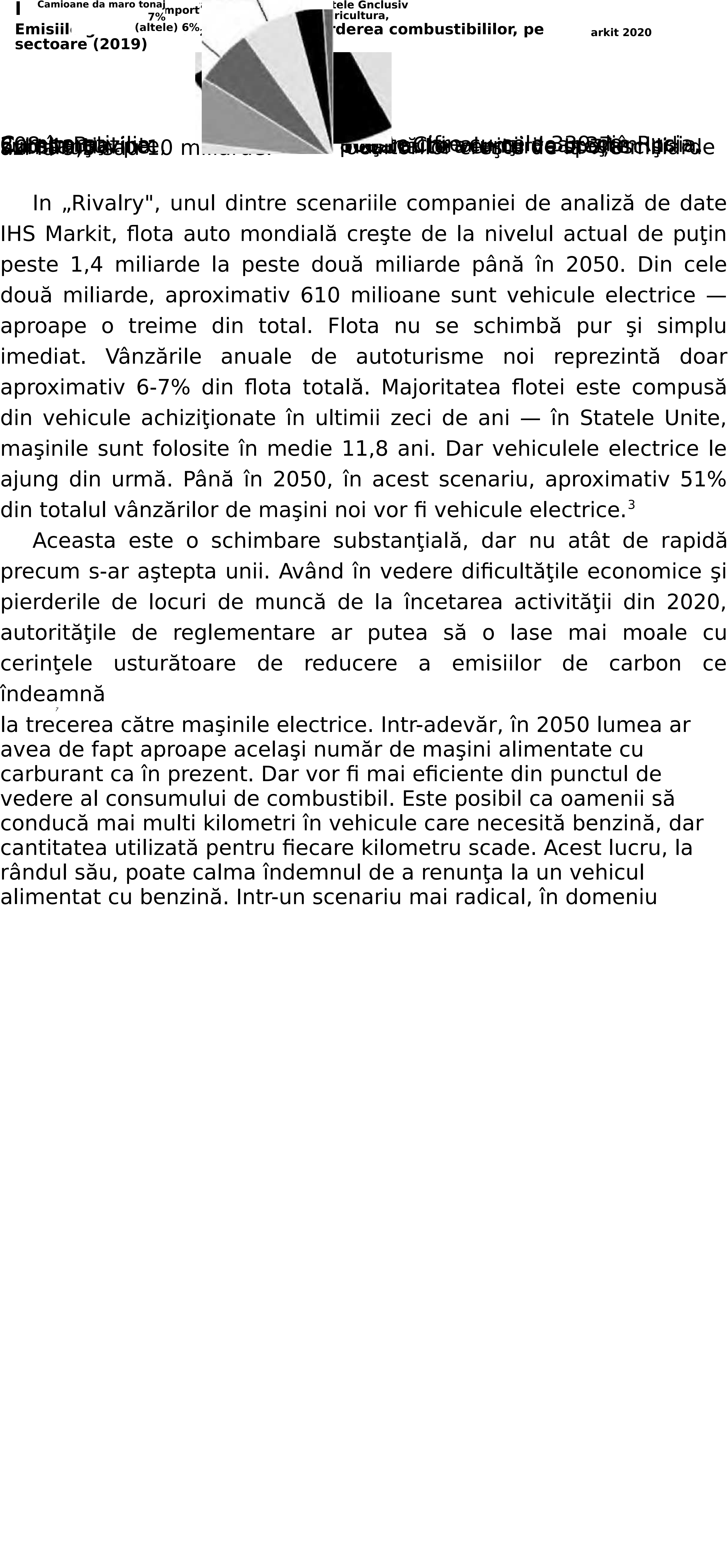
De la prima extracţie petrolieră a colonelului Drake, în 1859, cererea mondială de petrol a crescut constant, deşi cu scăderi ocazionale provocate de recesiuni, crize şi creşteri de preţ. Marea excepţie, desigur, a fost când carantinarea în masă impusă de guverne a închis o mare parte din economia mondială în 2020 şi cererea s-a prăbuşit cum nu se mai întâmplase niciodată înainte. Dar, pentru a compara tendinţa, putem folosi anul 2019, când consumul global de petrol a fost cu peste 30% mai mare decât în 2000.

Cu toate acestea, în timp ce consumul a continuat să crească, harta consumului s-a schimbat. Pe parcursul deceniilor, cererea a fost concentrată în ţările industrializate din America de Nord, Europa de Vest, Japonia şi Australia. Ponderea lumii în curs de dezvoltare era relativ mică.

Acest lucru nu mai este valabil. Din 2013, consumul de petrol pe „pieţele emergente*[4] şi în celelalte ţări în curs de dezvoltare a fost mai mare decât în ţările industrializate tradiţionale. Intre 2000 şi 2019, consumul a crescut un pic în Statele Unite, în Europa a scăzut puţin, iar în Japonia, cu o populaţie îmbătrânită, a scăzut foarte mult. In aceeaşi perioadă, aproape toată creşterea cererii de petrol a avut loc în lumea în curs de dezvoltare. China este acum al doilea cel mai mare consumator din lume, după Statele Unite; India, a treia. Iar creşterea viitoare va continua pe pieţele emergente.

Desigur, a existat întotdeauna perspectiva că, la un moment dat, cererea globală va înceta să crească. Dar „vârful cererii** era considerat a fi departe în viitor. Motivul era simplu - creşterea populaţiei şi creşterea veniturilor urmau să ducă la creşterea cererii. Numărul de autovehicule va creşte în întreaga lume, pe măsură ce dreptul de a deţine o maşină în lumea în curs de dezvoltare va ajunge din urmă lumea dezvoltată.

Deocamdată, decalajul rămâne foarte mare. In 2018, în Statele Unite erau 867 de maşini la 1 000 de locuitori, 520 în Uniunea Europeană.



Emisiil... ...rderea combustibililor, pe sectoare (2019)

In „Rivalry", unul dintre scenariile companiei de analiză de date IHS Markit, flota auto mondială creşte de la nivelul actual de puţin peste 1,4 miliarde la peste două miliarde până în 2050. Din cele două miliarde, aproximativ 610 milioane sunt vehicule electrice — aproape o treime din total. Flota nu se schimbă pur şi simplu imediat. Vânzările anuale de autoturisme noi reprezintă doar aproximativ 6-7% din flota totală. Majoritatea flotei este compusă din vehicule achiziţionate în ultimii zeci de ani — în Statele Unite, maşinile sunt folosite în medie 11,8 ani. Dar vehiculele electrice le ajung din urmă. Până în 2050, în acest scenariu, aproximativ 51% din totalul vânzărilor de maşini noi vor fi vehicule electrice.[3]

Aceasta este o schimbare substanţială, dar nu atât de rapidă precum s-ar aştepta unii. Având în vedere dificultăţile economice şi pierderile de locuri de muncă de la încetarea activităţii din 2020, autorităţile de reglementare ar putea să o lase mai moale cu cerinţele usturătoare de reducere a emisiilor de carbon ce îndeamnă la trecerea către maşinile electrice. Intr-adevăr, în 2050 lumea ar avea de fapt aproape acelaşi număr de maşini alimentate cu carburant ca în prezent. Dar vor fi mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Este posibil ca oamenii să conducă mai multi kilometri în vehicule care necesită benzină, dar cantitatea utilizată pentru fiecare kilometru scade. Acest lucru, la rândul său, poate calma îndemnul de a renunţa la un vehicul alimentat cu benzină. Intr-un scenariu mai radical, în domeniu

I

tehnologiei auto, numărul şi tipurile de maşini se vor schimba mai rapid, aşa cum s-ar întâmpla cu reglementările climatice stricte şi cu stimulentele mai mari.

,,Maşinile electrice nu sunt sfârşitul erei petrolului[11], consideră Fatih Birol, directorul executiv al Agenţiei Internaţionale pentru Energie. Chiar dacă toate maşinile vândute în lume de acum înainte ar fi electrice, adaugă el, cererea de petrol ar creşte în continuare. Autoturismele şi camionetele uşoare (SUV-uri şi camionete), aşa cum a fost evidenţiat mai devreme, sunt responsabile pentru 35% din cererea mondială de petrol — circa 20% numai autoturismele. Restul consumului din transporturi este destinat camioanelor grele, navelor, trenurilor şi avioanelor. Flota globală de avioane civile, deşi mai eficientă, era de aşteptat să se dubleze până în 2040. S-ar putea ca această perioadă să se mai

extindă cu câţiva ani din cauza unei creşteri mai lente a

> ♦

transportului de pasageri. Cu toate acestea, cererea va reveni; peste 80% din populaţia lumii nu a călătorit niciodată cu avionul. ,,Flight shaming" (ruşinea de a zbura cu avionul) poate fi o modă în Suedia, cu zece milioane de locuitori, dar China, cu 1,4 miliarde de locuitori, construieşte opt aeroporturi noi pe an. Una dintre cele mai dificile probleme este de a găsi alternative la combustibilul pentru avioane, în afară de biocombustibili, a căror cantitate este mică. Si, chiar daca ar exista o soluţie evidentă sau una care să se întrevadă, ar fi nevoie de mult timp pentru a avea un impact, având în vedere durata de viaţă a flotei existente şi timpul necesar pentru a proiecta noi avioane, pentru a fi omologate şi apoi introduse în flotele companiilor aeriene. Camioanele grele, din cauza gabaritului, necesită densitatea energetică a petrolului pentru a le propulsa cu tot cu încărcătură pe autostradă, deşi în China se foloseşte si GNL.[4]

Petrolul şi gazele naturale sunt, de asemenea, materiile prime pentru produsele petrochimice, din care sunt fabricate substanţele chimice şi materialele plastice. O mişcare tot mai răspândită îşi propune să limiteze utilizarea paielor şi a pungilor de plastic de unică folosinţă, în special din cauza poluării oceanelor şi a resturilor aduse la ţărm. In Washington, D.C., un organ abilitat amendează restaurante care folosesc pe ascuns paie de plastic, care sunt acum interzise. Reciclarea pentru a înlocui materialele plastice de unică folosinţă a devenit o prioritate. Acest lucru este văzut ca parte a „economiei circulare", în care produsele sunt refolosite,

reciclate sau prelucrate la sfârşitul vieţii — în loc să intre în depozitele de deşeuri.[5]

Dar problema deşeurilor din plastic nu este a lumii dezvoltate. Statele Unite generează mai puţin de 1% din deşeurile de plastic din oceane. Aproximativ 90% din poluarea cu materiale plastice provenite din râuri şi cea care se varsă în oceane rezultă din deversarea necontrolată în zece râuri din Africa şi Asia, care, dacă ar fi gestionată corespunzător, ar putea reduce dramatic risipa. Sacii şi paiele de plastic sunt cea mai frecventă utilizare a materialelor plastice, dar ele constituie mai puţin de 2% din materialele plastice. Mai mult, criza coronavirusului a demonstrat un avantaj al pungilor de plastic din punctul de vedere al sănătăţii faţă de pungile de cumpărături refolosibile.

Omniprezenţa şi versatilitatea materialelor plastice le transformă într-un element constitutiv al lumii moderne. Sunt folosite la orice, de la construcţia unor avioane mai uşoare (şi, prin urmare, mai eficiente în ceea ce priveşte consumul de combustibil) si fabricarea maşinilor electrice: la bordul vehiculelor si la sticla securizată pentru parbriz; la lentile; la veste antiglonţ; la covoare, articole de uz casnic, lenjerie intimă, haine şi încălţăminte; la produse pentru ambalare (recipiente pentru iaurt) şi la păstrarea alimentelor proaspete (prevenind astfel bolile). Sunt utilizate pentru conductele de apă, înlocuind conductele metalice care ruginesc, precum şi pentru panouri solare, turbine eoliene şi pentru carcasa telefoanelor mobile.

De asemenea, sunt integrate în sistemul de sănătate. „Produsele petroliere sunt esenţiale pentru serviciile medicale moderne'', scria într-un articol din *American Journal of Public Health,* „Materialele plastice sunt esenţiale pentru mediul steril în sistemul de sănătate modern." Să luăm de exemplu o sală de operaţii de spital — mănuşi, tuburi, pungi pentru lichide intravenoase, echipamente şi instrumente pentru introducerea stenturilor la pacienţii cu probleme cardiace. Mai mult, ,,[99%] din materiile prime şi reactivii farmaceutici provin din produse petrochimice". In ceea ce priveşte măştile de protecţie N95, care au devenit emblema epidemiei de coronavirus, acestea sunt realizate cu produse petrochimice.[6]

Cererea de produse petrochimice are o creştere mai rapidă decât cea a PIB-ului, uneori de două ori mai rapidă, ceea ce înseamnă că va compensa încetinirea activităţii din alte sectoare.

Aşadar când va atinge vârful cererea de petrol? Scenariul

„Rivalry" al IHS MARKIT indică mijlocul anilor 2030. în Scenariul „Autonomy" cel alternativ, vârful este atins mult mai devreme, ca urmare a unor politici guvernamentale de forţă, a unei treceri mai rapide la maşinile electrice şi a problemelor economice provocate de criza coronavirusului din 2020. Răspunsul propriu-zis va fi determinat de înlănţuirea mai multor forţe — de la ceea ce fac guvernele naţionale şi oraşele privind reglementarea şi stimulentele până la creşterea economică, disponibilitatea mineralelor, răspunderea juridică privind vehiculele autonome şi la securitatea sistemelor cibernetice care le controlează, la valorile şi stilurile de viaţă ale milenialilor, la reţelele de socializare, la numărul tot mai mare de călătorii aeriene şi al produselor petrochimice, la conflicte geopolitice şi la instabilitate socială, la firme nou-înfiinţate care nu şi-au început încă activitatea şi la noi descoperiri ştiinţifice şi tehnologice etc. Schimbările pe termen lung în comportamentul persoanelor care fac naveta şi călătoresc, provocate de întreruperea activităţii din cauza coronavirusului, joacă de asemenea un rol important. Cu alte cuvinte, lista este lungă. Va fi ,,vârful'[1] cererii urmat de o „prăbuşire" - si cum va fi prăbuşirea cererii? Mai probabil este un declin treptat pe un platou aflat pe o pantă descendentă. In cifre, scenariul prevăzut susţine că nivelul de consum de 100 de milioane de barili înainte de coronavirus se va ridica la aproximativ 113 milioane în 2050. Cu siguranţă acesta nu este sfârşitul petrolului. Chiar şi în scenarii în care politicile de climă devin mult mai agresive, consumul de petrol scade undeva între 60 până la 80 de milioane de barili pe zi în 2050.

Care este aşadar viitorul industriei mondiale de petrol şi gaze de cinci trilioane de dolari ce furnizează aproape 60% din energia mondială? Industria va trebui să găsească în continuare şi să dezvolte alte trei până la cinci miliarde de barili pe an doar pentru a compensa declinul natural al câmpurilor petrolifere, care apare după ce un câmp a fost în producţie o anumită perioadă. Agenţia Internaţională pentru Energie estimează că peste 20 de miliarde de dolari din investiţii în dezvoltarea industriei de petrol şi de gaze vor fi necesare în următoarele două decenii.

,,Companiile de petrol şi gaze" se adaptează la lumea de „După Paris". Marile companii internaţionale au susţinut în general costul amprentei de carbon. Unele se descriu acum drept „companii de gaze şi petrol", datorită importanţei crescute acordate gazului natural drept combustibil primar, cu emisii scăzute de carbon. In cazul gazelor, industria va concura din ce în ce mai mult pentru a furniza energie electrică, iar concurenţii săi vor fi din ce în ce mai mult atât

cărbunele, cât şi sursele regenerabile. Consumul mondial de gaze naturale este estimat că va creşte de două ori mai mult decât petrolul. Segmentul GNL al industriei, care reuneşte o singura piaţă globală a gazelor, va creşte şi mai repede. Până în 2050, se estimează că cererea de gaze naturale va fi cu 60% mai mare decât în prezent.

Unele firme îşi expun ambiţia de a deveni „companii energetice", extinzându-se pentru a include şi energia electrică, serviciile energetice şi noile tehnologii. Oricare ar fi denumirea lor, companiile mai mari cresc investiţiile în noi tehnologii, în companii noi şi în „energie cu emisii reduse de carbon" şi susţin cercetarea şi dezvoltarea internă. Obiectivele sunt multiple: să fie mai eficiente, să răspundă presiunilor de mediu şi cerinţelor investitorilor şi de reglementare, să „rezolve" problema emisiilor de dioxid de carbon, să participe la energiile regenerabile şi la noile tehnologii, să dezvolte o tehnologie rentabilă de captare a carbonului, să se implice în viitorul transporturilor şi în economia digitală, să garanteze caracterul opţional şi să-şi păstreze ,,licenţa de operare". Investesc având în minte ,,tranziţia energetică" — în baterii, încărcarea rapidă a vehiculelor electrice, în hidrogen, în parcuri eoliene şi parcuri solare, chiar şi în fuziune nucleară. Se pune un nou accent pe captarea carbonului. Unii au adoptat ţinta de emisii zero net pentru 2050, care, pe lângă ce s-a spus, va implica, printre altele, o eficienţă energetică mai mare, biocombustibili şi reîmpădurire.

In următorii câţiva ani, o lume care încearcă să recâştige un PIB de 90 de miliarde de dolari şi, în cele din urmă, să revină pe drumul cel bun până la 100 de miliarde de dolari, dar care se străduieşte să rămână sub limita de 2 sau 1,5 grade creştere de temperatură, va avea în continuare nevoie de multă energie. Atingerea acestor obiective şi schimbarea surselor de aprovizionare va necesita dezvoltarea de noi sisteme. Multe dintre acestea vor necesita dezvoltare pe scară largă şi tehnologie, precum şi abilităţi tehnice şi de gestionare a proiectelor - toate atributele pe care industria petrolului şi a gazelor le poate pune pe masă.

Un prim exemplu este hidrogenul, care, aşa cum am observat mai devreme, ar putea să asigure, în mod potenţial, 10% sau mai mult din necesarul total de energie şi devine un punct de interes pentru industria petrolieră şi a gazelor. Unele companii sunt deja jucători importanţi în energia eoliană; iar unii, obişnuiţi de mult timp cu construirea şi gestionarea unor mari platforme complexe de petrol şi gaze offshore, intră acum în afacerea cu energia eoliană offshore.

Dacă electrificarea va creste în viitor, în ce măsură se vor

implica companiile de petrol şi de gaze în energia electrică? Unii o fac deja. Randamentele financiare vor fi o problemă. Proiectele de energie electrică şi energii regenerabile — ,,producţia şi distribuţia cu emisii reduse de carbon" — operează în general pe pieţe foarte reglementate şi oferă rate de rentabilitate mai mici decât cele folosite în mod tradiţional pentru petrol şi gaze. Cum vor echilibra situaţia cu cererile de rentabilitate de la investitori — care trebuie să satisfacă nevoia de pensii a deţinătorilor de fonduri — şi totuşi să ofere un portofoliu din ce în ce mai ,,verde" pentru acţionarii activişti şi investitorii mileniali interesaţi de ,,impact"? In acelaşi timp, afacerea cu energie electrică permite companiilor să participe pe o scară mai largă în lanţul valoric energetic în schimbare, oferă o mai mare predictibilitate a veniturilor şi compensează volatilitatea pe pieţele de petrol şi gaze, mai ales din perspectiva celor întâmplate în 2020.

Cu toate aceste presiuni privind schimbările climatice, companiile vor trebui să se orienteze către tehnologie şi inovare şi, în acelaşi timp, să fie necruţător de competitive, ceea ce înseamnă o preocupare constantă pentru costuri şi eficienţă. Va exista o concurenţă mai mare pe un front larg - pentru a dobândi abilităţi, a achiziţiona zăcăminte de petrol şi de gaze cu preţ redus, a dezvolta proiecte, a găsi soluţii cu emisii reduse de carbon şi a inova. In cele din urmă, această competiţie de anvergură va determina dacă principalul furnizor de energie de astăzi va continua să joace aceleaşi roluri mâine — oricare ar fi formele de energie care urmează să fie furnizată.

Şistul, odată cu creşterea sa din ultimul deceniu, a devenit un segment important în economia globală a Statelor Unite. A fost o piaţă importantă pentru industriile prelucrătoare. Consumatorii şi întreprinderile au beneficiat de gaze ieftine, ceea ce a stimulat investiţii noi de câteva sute de miliarde de dolari în Statele Unite. A fost un factor major în dezvoltarea unei pieţe globale competitive a gazelor naturale. Şi, desigur, petrolul de şist s-a dovedit a fi cel mai dinamic element de pe piaţa mondială a petrolului în ultimii ani.

Statele Unite vor continua să aibă gaze naturale din abundenţă, dar zilele agitate de creştere a petrolului de şist par să se fi încheiat. Statele Unite vor rămâne un producător important şi vor recâştiga probabil o parte din nivelul de producţie pierdut în urma crizei coronavirusului; dar nu vor reveni la acel vârf de 13 milioane de barili pe zi atins în

februarie 2020, dacă circumstanţele nu se schimbă semnificativ. Industria şisturilor se maturiza deja înainte de criza coronavirusului, iar companiile îşi remodelau afacerile pentru a oferi rentabilitate investitorilor. Acest lucru ar fi luat timp, dar criza a perturbat procesul, iar accesul la capital şi reconstruirea relaţiei cu investitorii vor fi o provocare-cheie.

Dar consumatorii? La urma urmei, ei sunt cei care folosesc produsele. După cum spunea un director din domeniul energetic, în cazul în care compania va înceta de mâine să mai producă petrol, acest lucru nu va schimba tiparele de consum. Oamenii vor continua să-şi conducă maşinile şi o altă companie va interveni pentru a le umple rezervorul cu benzină. In absenţa unei taxe pe carbon, a unor stimulente semnificative ori a unor taxe mai mari pe benzină, câţi consumatori vor plăti de bunăvoie mai mult pentru energie mai verde — cum ar fi cumpărarea unui vehicul electric sau a unui vehicul cu pilă de combustie ori vor alege un plan energetic mai verde, dar mai scump? Unii o vor face, alţii nu. In ţările din întreaga lume, comunităţile mai puţin avantajate din punct de vedere economic s-ar putea confrunta cu preţuri mai ridicate la energie, punând obiectivele unor surse de energie mai ecologice în contradicţie cu cele ale echităţii.
Ce înseamnă pieţele energetice mondiale în schimbare pentru ţările exportatoare de petrol? Pieţele vor trece prin mai multe în cicluri. Au făcut asta întotdeauna, iar exportatorii de petrol se vor confrunta cu instabilitate, deşi ceea ce s-a întâmplat în 2020 nu a fost anticipat. S-ar putea să fie nevoiţi să treacă prin perioade cu venituri mai mici, ceea ce va însemna austeritate si o creştere economică mai mică, cu un risc mai mare de frământări si de instabilitate politică. Faptul subliniază necesitatea ca aceste ţări să abordeze dependenţa lor excesivă de petrol. Amploarea afacerilor interne cu petrol exclude antreprenoriatul şi alte sectoare din multe ţări exportatoare de petrol; poate promova căutarea unor avantaje personale şi corupţia. Supraevaluează, de asemenea, cursul de schimb, afectând companiile din sectorul nonpetrolier. In viitor, chiar şi cu o revenire a preţurilor, ţările vor trebui să gestioneze veniturile din petrol mai prudent, având obiective pe termen lung. Acest lucru înseamnă previziuni bugetare mai moderate şi dezvoltarea unui fond suveran prin care se pot realiza investiţii în afara ţării şi se pot dezvolta fluxuri de venituri nonpetroliere, contribuind la diversificarea economiei şi la asigurarea împotriva preţurilor mai mici la petrol şi gaze.

Ţările exportatoare de petrol se vor afla, de asemenea, în competiţie cu alte ţări exportatoare pentru noi investiţii ale unor companii care vor fi conştiente de importanţa costurilor,

selective şi concentrate pe ,,gestionarea riguroasă a capitalului**. Aceasta va determina ţările să modeleze regimuri fiscale şi de reglementare care să fie competitive, atractive, stabile, previzibile şi transparente.

Experienţa dovedeşte cât de dificilă este diversificarea departe de dependenţa totală. Este nevoie de o gamă largă de schimbări — în ceea ce priveşte legile şi reglementările pentru întreprinderile mici şi mijlocii, sistemul educaţional, accesul la capitalul de investiţii, pe pieţele muncii, valorile şi cultura societăţii. Acestea nu sunt schimbări care pot fi realizate într-un timp scurt. Intre timp, fluxul de venituri din petrol creează un contracurent puternic care favorizează statu-quoul.

Pe măsură ce se dezvoltă, energiile eoliană şi solară şi vehiculele electrice vor avea nevoie de ,,lopeţi uriaşe** pentru a satisface cererea din ce în ce mai mare de minerale extrase si de terenuri în

9

sine. Se estimează că o turbină eoliană terestră necesită 1 500 de tone de fier, 2 500 de tone de beton şi 45 de tone de plastic. Aproximativ jumătate de milion de kilograme de materii prime trebuie extrase şi prelucrate pentru a produce o baterie pentru o maşină electrică.

f

Dezvoltarea surselor regenerabile de energie creează oportunităţi economice mari pentru ţările exportatoare de minerale — multe situate în emisfera sudică. Aceste naţiuni se vor

t

confrunta cu probleme similare cu cele ale ţărilor exportatoare de petrol. Vor trebui să asigure cadrele de reglementare, condiţiile de operare şi practicile comerciale corecte. Creşterea cererii de minerale va scoate, de asemenea, în evidenţă aspectele de mediu şi condiţiile de muncă în minerit şi în prelucrarea mineralelor. Şi, pe măsură ce cererea creşte, creşte şi îngrijorarea cu privire la ceea ce s-ar putea numi securitatea resurselor minerale - adică asigurarea unor lanţuri de aprovizionare fiabile de la mine la consumatori.[1]

Intr-o lume a competiţiei acerbe pentru putere, fragmentarea globalizării şi regândirea lanţurilor de aprovizionare, geopolitica va deveni parte a noului mix energetic, deoarece aceasta face în continuare parte din mixul energetic actual.

CONCLUZIE

UN VIITOR CONFUZ

Unde duce aceasta nouă hartă a energiei şi a geopoliticii? Prăbuşirea comunismului sovietic, transformarea Chinei si deplasarea Indiei spre o deschidere a economiei - toate acestea au adus mai mult de două miliarde şi jumătate de oameni în economia mondială, creând legături şi şanse care nu ar fi putut fi concepute anterior. Rezultatul a fost un impuls către o ordine mondială mai colaborativă, care se bazează pe o economie globală din ce în ce mai conectată, facilitată de internet si de comunicarea din ce în ce mai ieftină, de progresele în transporturi şi de fluxurile de capital, competente si cunoştinţe - si oameni. Toate acestea au fost surprinse în termenul „globalizare[44]. Şi totul a fost alimentat de energie.[1]

Dar impulsul merge acum în sens invers. Lumea a devenit mai fracturată, naţionalismul şi populismul, dar şi neîncrederea au renăscut, competiţia dintre marile puteri, de asemenea, cu o politică în ascensiune plină de resentimente şi de suspiciuni. Globalizarea nu dispare. Dar devine mai fragmentată şi mai conflictuală, adăugându-se la problemele de-a lungul căii deja
tulburi către creşterea economică.

*

înainte de criza coronavirusului, economia globală de 90 de miliarde de dolari era pe cale să atingă 100 de miliarde de dolari în următorii cinci ani. Dar economia mondială este acum chinuită de vieţi întoarse pe dos şi tragedii, şomaj, întreprinderi mici care luptă pentru supravieţuire, companii sub presiune severă, ţări sărăcite, speranţe distruse, guverne presate până la extrem de datorii şi de pierderi enorme ale producţiei economice. Probabil vor mai trece doi sau trei ani până când economia globală va găsi din nou calea spre 90 de miliarde de dolari, iar 100 de miliarde de dolari ar putea fi la un deceniu distanţă — si asta presupune că medicamentele şi vaccinurile vor ajunge într-un timp rezonabil. Comportamentele vor fi schimbate de criză. Cel puţin pentru o vreme va exista o reticenţă faţă de apropierea de grupuri mari, iar acest lucru va afecta călătoriile, evenimentele si modul în care funcţionează educaţia şi afacerile. In ceea ce priveşte mijloacele de transport, oamenii s-ar putea să revină la preferinţa de a ,,deţine*[4] o maşină personală mai degrabă decât să apeleze la furnizori de servicii de mobilitate când au nevoie şi, cel puţin pentru câţiva ani, s-ar putea să aleagă sa

conducă mai degrabă decât să zboare, când au de ales. Vor fi mai precauţi şi în ceea ce priveşte utilizarea mijloacelor de transport în comun. Tendinţa spre digitalizare în sens larg — noi moduri de lucru permise de tehnologiile digitale, dând la schimb lumea fizică pentru cea virtuală — a luat brusc avânt. Munca nu trebuie să fie concentrată în birouri, companiile pot fi conduse de acasă, ziarele pot apărea fără ca cineva să fie neapărat în redacţie; timpul petrecut făcând naveta poate fi redus; întâlnirile de afaceri pot fi înlocuite prin tehnologia digitală. Aceste efecte vor dura şi după ce carantina va fi doar ceva din trecut. Au fost necesari trei ani după 11 septembrie şi mai mult de şapte ani după criza financiară din 2008 pentru ca traficul aerian din Statele Unite să revină la nivelurile anterioare. Accelerarea inovaţiei, în special în ceea ce priveşte inteligenta artificială si învăţarea automată si automatizarea, va aduce schimbări pentru toate tipurile de muncă.

Rolul petrolului va fi contestat de aceste schimbări în comportament, la muncă şi în viaţa de zi cu zi. Cu toate acestea, va dura câţiva ani, după vaccinare, pentru a înţelege impactul durabil asupra călătoriilor de afaceri şi de agrement, asupra educaţiei, asupra navetei şi dacă „biroul viitorului** va fi şi acum acasă.

Criza va afecta şi geopolitica, consolidând tendinţele care se remarcă deja. In faţa naţionalismului şi a protecţionismului, ciocnirea dintre naţiuni va deveni mai puternică, colaborarea internaţională, mai dificilă şi graniţele, mai greu de trecut. Instituţiile internaţionale se vor lupta să-şi găsească stabilitatea într-o comunitate globală divizată. Portcontainerele vor naviga în continuare, dar reţeaua globală de lanţuri de aprovizionare va fi sub presiune, deoarece guvernele şi companiile îşi reevaluează dependenţa de aceste lanţuri - mai complexe decât şi-au dat seama mulţi — şi vor pune, în schimb, mai mult accent pe securitate, rezilienţă şi „localizare*‘ - şi pe crearea de locuri de muncă locale.

Producţia „Just in time“ (In timp util) şi gestionarea stocurilor vor face loc pentru „să fim siguri că“. Automatizarea şi producţia 3D vor facilita această reechilibrare în economia mondială.

Nicăieri nu se vor vedea aceste divizări mai clar decât în prăpastia dintre cele două ţări de care depinde ordinea mondială, mai mult decât de oricine altcineva. Statele Unite si China nu sunt

deconectate. In ciuda dezacordurilor tot mal mari, legături extinse continuă să menţină legătura dintre ele; împărtăşesc puncte comune şi interese reciproce, inclusiv într-o economie

globală în ascensiune şi pentru evitarea conflictelor. Dar sunt din ce în ce mai mult în dezacord. Legăturile sunt supuse unei tensiuni din ce în ce mai mari, iar prăpastia creşte tot mai adânc. Rezultatul ar putea fi, pentru a-1 parafraza pe Deng Xiaoping, „o planetă, două sisteme“ când vine vorba de tehnologie, internet, finanţe şi relaţii comerciale. „Consensul OMC" a făcut loc „unei mari competiţii pentru putere" şi unei neîncrederi crescânde, precum şi unei „rivalităţi strategice" şi unei curse a înarmării de înaltă tehnologie. Toate acestea duc spre un nou război rece. Această polarizare şi riscurile care o însoţesc, inclusiv Capcana lui Tucidide, vor fi un factor fundamental în politica mondială în anii următori. Cu cât poziţiile generale sunt mai înrădăcinate, cu atât problemele specifice sunt mai dificil de rezolvat. Această ciocnire va împiedica funcţionarea economiei globale şi, într-adevăr, va contribui la fragmentarea acesteia.

Ciocnirea creează tot mai multe dileme pentru numeroase alte ţări, care sunt foarte conectate atât cu Statele Unite, cât si cu China, dar vor simţi o presiune crescândă pentru a se alinia de o parte sau alta. In Războiul Rece sovieto-american, Uniunea Sovietică era un jucător minor în economia globală. In schimb, China este adânc înrădăcinată şi este, într-adevăr, unul dintre pilonii fundamentali ai economici mondiale actuale. In vara lui 2020, pe măsură ce tensiunile s-au intensificat între Statele Unite si China, Lee Hsicn Loong, prim-ministrul din Singapore, profund îngrijorat, a avertizat că naţiunile din Asia-Pacific „trebuie să evite să fie prinse la mijloc sau să fie forţate să facă alegeri neplăcute". După cum a afirmat un înalt oficial al unei ţări din G20: „Când Statele Unite si China se ceartă, restul lumii suferă".[2]

Energia — în special petrolul şi gazul — va continua să fie o parte integrantă a noii geopolitici în lumea posteoronavirus. Revoluţia şisturilor a schimbat atât economia americană, cât şi poziţia Americii în lume. Noua ordine petrolieră este dominată, datorită amplorii lor, de cei Trei Mari — Statele Unite, Rusia şi Arabia Saudită. In primăvara lui 2020, o prăbuşire a pieţei cum nu s-a mai văzut le-a adus împreună. Dar interesele lor se vor despărţi probabil din nou, pe măsură ce pieţele şi propriile poziţii se schimbă şi pe măsură ce schimbările climatice revin în prim-plan.

Pentru Rusia, petrolul şi gazul vor rămâne primordiale pentru eforturile sale de a se afirma ca o mare putere, pentru relaţiile sale cu Europa, lupta pentru Ucraina şi alinierea sa cu China. Economia chineză nu va creşte la fel de repede ca în trecut, dar va creşte pe o bază economică mult mai mare şi cantităţi de energie tot mai mari vor fi necesare pentru a

asigura această creştere. Acesta este motivul pentru care energia este un elcment-cheie pentru China atât în Marea Chinei de Sud — pe care unii o văd drept „nenorocirea" pe cale să se întâmple —, cât şi în dorinţa de a reechilibra economia mondială. Petrolul şi, mai recent, gazul natural vor rămâne, evident, esenţiale pentru viitorul Orientului Mijlociu — perspectivele sale economice, rivalităţile pentru supremaţia regională, putere, date demografice, stabilitate şi relaţiile regiunii cu restul lumii. Dar, în mod ironic, tocmai datorită acestei centralităţi — şi dependenţe — este absolut necesar ca petrolul şi gazul să nu mai joace rolul central pentru viitorul regiunii.

Deşi riscurile geopolitice perene şi uneori neprevăzute care afectează petrolul se vor menţine, acestea vor fi temperate de mai mulţi factori. Chiar dacă numărul vehiculelor de până acum este mic, emergenţa energiei electrice drept concurent în transporturi şi posibilităţile tehnologiei auto oferă o alternativă la transportul alimentat de petrol şi la dominaţia incontestabilă a acestuia. Impactul va fi sporit pe măsură ce producătorii auto vor încerca să- şi îndeplinească promisiunile de a-şi electrifica noile flote auto, susţinute de guvernele care promovează redresarea economică din perspectivă ecologică. Prosperitatea deblocată de revoluţia şisturilor din America de Nord, susţinută de nisipurile bituminoase din Canada şi de noi producţii în altă parte, oferă o semnificativă amortizare de siguranţă împotriva întreruperilor de aprovizionare. In cea mai mare parte, energia eoliană şi cea solară concurează cu gazul natural şi cu cărbunele pentru a genera electricitate, nu cu petrolul pentru transport. Cu toate acestea, scăderea dramatică a costurilor energiei eoliene şi solare — împreună cu scara lor în creştere rapidă — schimbă echilibrul în mixul energetic global, pe măsură ce, în acelaşi timp, lumea devine mai electrificată. Criza coronavirusului a demonstrat gradul în care digitalizarea a devenit un concurent al transporturilor, folosind electroni pentru a conecta oamenii mai degrabă decât molecule pentru a-i deplasa.

Toate cele de mai sus fac parte, de fapt, din următoarea tranziţie energetică — efortul de a se îndepărta de petrol, gaze şi cărbune, produsele din materialul organic îngropat cu multe milioane de ani în urmă. Motivul principal astăzi nu este securitatea energetică, ca în ultimele decenii, ci schimbările climatice şi mobilizarea privind acestea, în special în rândul persoanelor mai tinere. Pentru China, astăzi al doilea cel mai mare consumator de energie din lume, şi India, al treilea, resorturile sunt, de asemenea, poluarea şi dependenţa de

importurile de petrol şi gaze. In acelaşi timp, pentru aceste două ţări asigurarea aprovizionării cu energie, inclusiv petrol şi gaze naturale, este totuşi esenţială pentru alimentarea creşterii economice de care au nevoie pentru a creşte veniturile populaţiei şi pentru a reduce poluarea.

Va accelera criza COVID-19 o tranziţie energetică sau o va încetini? Unii pledează pentru ,,o redresare ecologică", susţinută de cheltuieli guvernamentale în favoarea ,,infrastructurii ecologice" şi de un sprijin financiar mai mare pentru energiile regenerabile şi vehiculele electrice, precum şi pentru restricţii din ce în ce mai mari pentru motoarele cu ardere internă şi o ,,realocare a capitalului “ impusă de guverne. Pentru guvernele locale, „redresarea ecologică" şi aerul mai curat devin argumentul pentru restricţiile impuse autovehiculelor cu motor cu ardere internă şi autovehiculelor de toate tipurile, închiderea drumurilor pentru circulaţia auto si creşterea numărului de benzi pentru biciclete si a
> 3 » ir ♦
pasajelor pietonale.

Cu toate acestea, conceptul de cale rapidă către o tranziţie energetică la scară mare se confruntă cu obstacole majore — amploarea sistemului energetic care susţine economia mondială, nevoia de fiabilitate, cererea de resurse minerale pentru surse regenerabile precum şi perturbările şi conflictele care ar rezulta din viteza crescută a schimbărilor. Pe lângă toate acestea se află costul ridicat al unei tranziţii rapide şi întrebarea cu privire la cine plăteşte pentru asta — mai ales având în vedere sumele uimitoare ale datoriilor pe care guvernele le-au acumulat în 2020 pentru a combate consecinţele economice şi asupra sănătăţii ale coronavirusului. In primăvara lui 2020, estimările bazate pe analiza OECD au indicat faptul că membrii săi, ţările dezvoltate, au acumulat deja o datorie suplimentară de 17 trilioane de dolari pentru a face faţă crizei COVID-19.[3] Miniştrii pentru mediu pot încerca să-şi promoveze agresiv agenda, dar vor trebui să se confrunte cu miniştrii de finanţe, care îşi fac griji pentru bugete şi deficite şi cu nevoia primară de a vindeca rănile economice, de a promova redresarea şi de a readuce oamenii la muncă. Pe scurt, pentru următoarele decenii, aprovizionarea lumii cu energie va proveni dintr-un sistem mixt, unul de rivalitate şi de concurenţă între opţiuni energetice.

In acest sistem, petrolul îşi va menţine o poziţie predominantă ca marfă globală, în continuare combustibilul principal care face lumea să se învârtă. Unii pur şi simplu nu vor dori să audă asta. Dar se bazează pe realitatea tuturor

investiţiilor deja realizate, termene de execuţii pentru noi investiţii şi inovaţii, lanţuri de aprovizionare, rolul central în transporturi, nevoia de materiale plastice de la elementele constitutive ale lumii moderne până la sălile de operaţii ale spitalelor şi modul în care este organizată lumea fizică. Drept urmare, petrolul — împreună cu gazul natural, care este şi el o marfă globală acum - nu numai că va continua să joace un rol important în economia mondială, dar va fi, de asemenea, central în dezbaterile despre mediu şi schimbările climatice şi cu siguranţă în strategiile naţiunilor şi în disputa dintre ele.

Gât de repede se schimbă mixul va fi determinat, desigur, nu numai de politică şi de politici, ci şi de tehnologie şi de inovaţie, care au fost ingredientele tranziţiilor energetice de când Abraham Darby şi-a deschis furnalul, în 1709. Asta înseamnă capacitatea de a trece de la idee si invenţie la tehnologii si inovaţie si, în cele din urmă, pe piaţă. Acest lucru nu se întâmplă neapărat într-un ritm alert — energia nu este software. La urma urmei, bateria cu litiu a fost inventată la mijlocul anilor 1970, dar a durat mai mult de trei decenii înainte de a începe să alimenteze maşinile. Industriile moderne ale energiei solare fotovoltaice şi a celei eoliene au apărut la începutul anilor 1970, dar nu au început să se dezvolte decât după 2010. Cu toate acestea, ritmul inovaţiei se accelerează, la fel şi accentul, parţial datorită agendei privind schimbările climatice şi sprijinului guvernului, în parte datorită deciziilor investitorilor, în parte, colaborării diferitelor tipuri de companii şi inovatori şi, în parte, convergenţei tehnologiilor şi capacităţilor — de la materiale digitale la materiale noi, inteligenţă artificială şi învăţare automată, la modele de afaceri si multe altele. Calendarul evenimentelor va depinde, de asemenea, de talentul implicat, de resursele financiare care susţin acea muncă, angajamentul, hotărârea şi sursa creativităţii pe care să se bazeze. Acestea vor conduce la noile tehnologii, perturbatoare sau de altă natură, care vor modela noua hartă a energiei şi a geopoliticii.

Dar harta ne asigură cu greu o linie dreaptă, deoarece întreruperile vor redirecţiona inevitabil traiectoria cu o anumită frecvenţă. Revoluţia şisturilor nu a fost anticipată, nici criza financiară din 2008, nici Primăvara Arabă si accidentul nuclear de la Fukushima, în 2011, nici renaşterea maşinii electrice, nici scăderea costurilor energiei solare, nici un virus extrem de contagios de la lilieci care a dus la o pandemie şi la o perioadă întunecată din punct de vedere economic, nici la proteste masive în 2020 în Statele Unite, care aveau să zguduie politica americană.

Cu toate acestea, există unele perturbări pe care le putem anticipa, le putem vedea într-adevăr clar, chiar dacă nu putem schiţa rutele precise pe care ne vor duce de aici înainte. Luptele legate de schimbările climatice vor fi una dintre ele. Dar la fel va fi si ciocnirea naţiunilor, în această eră a tensiunilor în creştere si a unei ordini globale fragmentate.

EPILOG

ZERO NET

Joe Biden nu a pierdut nici un moment. Trecuseră doar câteva ore de la depunerea jurământului în funcţia de preşedinte al Statelor Unite pe 20 ianuarie 2021. Stând prima dată la masa din Biroul Oval, preşedintele a semnat un ordin executiv cum că se va respecta promisiunea, a adăugat el, în ceea ce priveşte „angajamentul pe care mi l-am luat de a ne alătura Acordului de la Paris începând de astăzi". Prin acest gest a arătat că schimbările climatice vor fi, fără nici o urmă de îndoială, una dintre priorităţile principale ale administraţiei sale, după cum promisese. Fostul secretar de stat John Kerry a fost numit trimis special al SUA pentru schimbări climatice, cu sarcina de a negocia următoarea etapă a unui pact global; Gina McCarthy, fost şef al Agenţiei pentru Protecţia Mediului, a fost desemnată să conducă politica internă în domeniul schimbărilor climatice de la Casa Albă; si fiecărui secretar de cabinet i s-a atribuit un mandat referitor la schimbările climatice.

Noua administraţie şi-a făcut clar cunoscute obiectivele — decarbonizarea energiei electrice până în 2035 si apoi atingerea, până în 2050, a obiectivului cel mai important pentru Statele Unite — nivelul zero net de emisii de carbon, cunoscut si sub denumirea de „neutralitatea carbonului". Alte ţări erau deja de acord cu acesta. Franţa, Regatul Unit şi Comisia Europeană adoptaseră deja din 2019 obiectivul

neutralităţii carbonului, iar prim-ministrul Boris Johnson a promis ulterior că va transforma Marea Britanie în „Arabia Saudită a energiei eoliene". în Asia, atât Coreea de Sud, cât şi Japonia au adoptat obiective pentru 2050. Dar cel mai important angajament dintre toate, datorită amplorii emisiilor sale, a fost cel al Chinei. La Adunarea Generală a Organizaţiei Naţiunilor Unite din septembrie 2020, preşedintele Xi Jinping a anunţat că şi China face „paşi decisivi" în direcţia emisiilor zero net. A adăugat însă o avertizare - obiectivul să fie atins până în 2060. China, care produce aproximativ 30% din emisiile antropice de dioxid de carbon, va avea nevoie de mai mult timp pentru a-şi reorienta economia bazată pe cărbune.

Angajamentele se adunau. Până în primăvara lui 2021, peste 70% din totalul emisiilor mondiale de $C0_9$ — si 80% din PIB-ul mondial — erau sub auspiciile obiectivului de emisii zero net.

Pentru a accelera decarbonizarea — si a marca revenirea Statelor

Unite în Acordul de la Paris — în aprilie 2021, Biden a găzduit un summit virtual al liderilor mondiali privind schimbările climatice, în cursul căruia a promis să reducă emisiile SUA cu cel puţin 50% până în 2030, faţă de nivelul de referinţă din 2005. Acest lucru ar urma să fie un salt foarte mare fată de 2019, când emisiile scăzuseră cu 13%, în mare parte datorită înlocuirii cărbunelui cu gazele naturale în producţia de energie electrică. Atingerea unui astfel de obiectiv ar presupune, după cum scria *New York Times,* ,,o transformare drastică a societăţii americane'*, care nu ar putea fi realizată doar de „forţele pieţei*'.[1] Ar fi nevoie de o intervenţie mai amplă din partea guvernului în întreaga economie prin intermediul unor reglementări, subvenţii, stimulente, penalităţi, direcţionarea investiţiilor private — şi sume foarte mari de bani de la guvern. Ca un exemplu, pachetul de infrastructură propus de administraţie de 2,3 trilioane de dolari a alocat cu 50% mai mulţi bani pentru promovarea vehiculelor electrice decât pentru drumuri, poduri, porturi şi căi navigabile. In timp ce preşedintele Chinei, Xi Jinping, şi-a reiterat obiectivul pentru 2060 la summit, el a respins criticile privind emisiile Chinei, spunând că ţările dezvoltate au responsabilitatea de a ,,intensifica ambiţiile şi acţiunea privind schimbările climatice**, ceea ce ar compensa emisiile produse de ţara sa în timpul propriei industrializări.[2]

,,Emisii zero net de carbon** a ajuns să fie ţinta globală pentru îndeplinirea obiectivului de la Paris de a împiedica creşterea temperaturii cu mai mult de 2 °C (sau mai bine 1,5 grade) peste nivelurile preindustriale. In anii de după acordul

din 2015, „alinierea cu Acordul de la Paris** nu mai intră doar în sfera de competenţă a guvernelor. Societăţile financiare, cu active însumând multe zeci de miliarde de dolari, au adăugat „riscul climatic** filtrelor prin care iau decizii privind investiţiile şi împrumuturile. Peste 30 de bănci centrale au acordat un statut mai important „schimbărilor climatice** în mandatele lor. „Prezentarea de informaţii privind schimbările climatice** — cu scopul de a demonstra modul în care strategiile companiei sunt în concordanţă cu obiectivul de la Paris — a devenit o cerinţă de raportare a companiei. Toate acestea s-au concentrat din ce în ce mai mult asupra Conferinţei de la Glasgow — Conferinţa ONU privind schimbările climatice (COP26), cel mai important forum de la Acordul de la Paris din 2015. Obiectivul primordial al Conferinţei de la Glasgow este de a transpune aspiraţiile în „acţiune climatică** - legi, reglementări şi investiţii, pentru a accelera reducerea emisiilor — pentru a ajunge la neutralitatea carbonului (eliminarea emisiilor de $C0_2$) şi pentru a stabili oficial 1,5 grade punctul de referinţă. Nu 2 grade.

Pentru a grăbi neutralitatea carbonului la nivel global şi a-şi proteja propriile industrii, Uniunea Europeană a dezvoltat un „mecanism de ajustare la frontieră a emisiilor de carbon". In esenţă, acest lucru înseamnă tarife legate de emisiile de carbon pentru mărfurile provenite din ţări care nu au aceeaşi „ambiţie" ca Europa — adică, nu au aceleaşi standarde dure pe care UE le impune propriilor companii care generează emisii de dioxid de carbon. Este de aşteptat ca acest lucru să ducă la litigii cu partenerii comerciali europeni şi să fie contestat în Organizaţia Mondială a **Comerţului**.[3]

*

O diferenţă izbitoare între Europa şi Statele Unite poate fi observată în ceea ce priveşte gradul de consens. In cea mai mare parte a Europei sunt adoptate politici puternice privind schimbările climatice de către întregul spectru politic. In schimb, în Statele Unite există în continuare dezacorduri cu privire la politici, ştiinţă şi cheltuieli guvernamentale.[4]

Până acum a devenit clar „cât anume" în ceea ce priveşte tranziţia energetică — emisii zero net. Dar ce nu se ştie cu exactitate este „cum" ajungem la neutralitatea emisiilor de carbon într-o economie globală care se bazează în prezent pe combustibili fosili pentru 80% din energia sa.[5] Este marea problemă care va fi pe agenda globală în anii următori.

Problema este complicată şi mai mult de diferitele definiţii

ale tranziţiei energetice. Pentru unii, înseamnă o energie care nu se bazează deloc pe carbon. Pentru alţii înseamnă captarea, reducerea şi compensarea carbonului. O ţară bogată din nordul Europei are mult mai multă flexibilitate decât o tară în curs de dezvoltare — si

f *t*

bogăţie — pentru a-şi urmări ambiţiile. India, cu o populaţie foarte numeroasă si tânără, va deveni din ce în ce mai mult unul dintre principalele motoare ale economiei globale. Dar, cu sute de milioane de oameni în sărăcie, tara este nevoită să urmeze căi multiple de tranziţie energetică — obiective foarte ambiţioase pentru energia eoliană şi solară, dar şi combustibili pentru gătit folosiţi de oamenii din sate, ca alternativă pentru materialul lemnos şi deşeuri şi un sistem extins de gaze naturale pentru a reduce poluarea. După cum spunea prim-ministrul Narendra Modi, este nevoie „să gândim atât logic, cât şi ecologic".[6]

Este remarcabil însuşi faptul că atâtea naţiuni au acceptat de bunăvoie un concept atât de important şi atât de ambiţios precum neutralitatea carbonului, Este cu atât mai remarcabil cu cât o mare parte din toate acestea au fost realizate în timpul pandemiei de COVID-19, caracterizată de carantina în masă si de o activitate economică suprimată. Dar apoi s-a mai întâmplat ceva care a fost, de asemenea, remarcabil. Timpul necesar pentru dezvoltarea vaccinului a scăzut de la perioada obişnuită de cinci până la zece ani la mai puţin de un an. „Dacă ameninţarea era suficient de mare, viteza era tot ceea ce conta'*, a spus Noubar Afeyan, cofondator al Moderna, compania care a produs unul dintre cele mai importante vaccinuri în timp record. Pandemia, a adăugat el, „a permis un salt" tehnologic peste modurile standard de inovare/ Pe măsură ce vaccinurile au ajuns la oameni, în ciuda tulpinilor de coronavirus, lumea a fost pregătită pentru o redresare economică puternică în măsură să propulseze PIB-ul global la nivelul dinainte şi apoi peste nivelul lui dinaintea pandemiei, 2019.

Pe măsură ce economiile s-au redeschis, a luat sfârşit prăbuşirea fără precedent a cererii de petrol din primăvara lui 2020, care determinase scăderea preţurilor petrolului spre valori negative şi împinsese industria petrolieră globală spre colaps. Acordul OPEC- Plus care a rezultat si reducerile masive ale ofertei au redresat preţurile. Pe măsură ce perspectiva vaccinurilor a devenit realitate şi activitatea economică şi-a revenit, cererea de petrol a crescut, ridicând preţurile petrolului la un nivel care să permită noi investiţii în proiecte

de exploatare a petrolului şi gazelor.

Exploatarea şisturilor din Statele Unite a fost deosebit de afectată. Dar, odată cu redresarea preţurilor, aceasta s-a stabilizat, iar companiile au apelat la fuziuni şi la extindere ca modalităţi de reducere a costurilor şi de asigurare a competitivităţii. A doua revoluţie a şisturilor a continuat, de asemenea, pe măsură ce companiile au încercat să îşi onoreze angajamentul conform căruia urmau să gestioneze fluxul de numerar şi să restituie banii investitorilor. Producţia de petrol din SUA, care în februarie 2020 atinsese un maxim de 13 milioane de barili pe zi — de două ori şi jumătate faţă de cea din 2008 a scăzut la aproximativ 11 milioane de barili pe zi până la sfârşitul acelui an. Şi totuşi Statele Unite au rămas în continuare cel mai mare producător de petrol din lume.

Mai mult, ceva de o importanţă deosebită, dar care a trecut aproape neobservat a avut loc la sfârşitul anului. Pentru prima dată în 72 de ani — de când acel vas cu petrol din Orientul Mijlociu navigase către SUA în 1948 — Statele Unite erau, la valoarea netă, independente din punct de vedere energetic. In 2008, Statele Unite au cheltuit aproape 400 de miliarde de dolari pentru importurile de petrol. In 2020 această sumă a fost zero, ceea ce înseamnă că sute de miliarde de dolari au rămas în economia SUA în fiecare an.

Dar cu administraţia Biden atât de concentrată asupra schimbărilor climatice, şisturile nu erau considerate un atu naţional. Intr-adevăr, Biden fusese unul dintre puţinii candidaţi din alegerile primare din Partidul Democrat care nu doreau să „interzică fracturarea hidraulică". In timpul campaniei din toamna lui 2020 a făcut tot posibilul pentru a-şi transmite mesajul: „Nu voi interzice fracturarea. Repet, nu voi interzice fracturarea." A spus-o în Pennsylvania, stat care beneficia de pe urma revoluţiei şisturilor. Ce nu se spunea era însă că interzicerea fracturării — chiar dacă guvernul federal avea puterea de a impune acest lucru — ar fi însemnat în realitate o politică a ,,importului de petrol", deoarece, oricare ar fi sursa, aproape toate cele 280 de milioane de maşini din Statele Unite ar avea nevoie de benzină pentru a putea circula. Mai mult, în anii precedenţi, ca fost membru al Comitetului pentru relaţii externe al Senatului şi cândva preşedinte al acestuia, Biden avertizase împotriva ,, cost urilor pentru politica noastră externă" a „dependenţei noastre" de petrolul importat.[8] Şisturile erau răspunsul la îngrijorarea sa.

Totuşi, după preluarea mandatului, Biden a impus blocarea concesionării de zăcăminte de petrol şi gaze naturale pe

terenurile federale, în aşteptarea „evaluării" impactului climatic. Guvernul federal deţine o mare parte din Statele Unite — 46% din teritoriul celor 11 state vestice şi 61% din Alaska, dar cea mai mare parte nu reprezintă potenţiale resurse de petrol şi de gaze naturale. Principalul impact al acestei blocări a fost asupra bazinului Permian din New Mexico (aproximativ o treime din veniturile guvernului statului provin din petrol şi gaze), în Alaska şi în apele offshore — dintre care ultima regiune produce aproape două milioane barili pe zi, echivalent cu producţia Nigeriei.

Efectele colapsului din 2020 provocat de pandemic vor continua să fie resimţite de industria globală. Prăbuşirea preţurilor a forţat o reducere atât a bugetelor, cât şi a investiţiilor în noi surse. In plus, industria globală a petrolului şi a gazelor trebuie să se adapteze în acelaşi timp la o lume care ţinteşte către emisii zero net. Unele caracteristici sunt comune în majoritatea companiilor mari. Acestea se concentrează asupra reducerii emisiilor de dioxid de carbon şi de metan din activităţile lor şi pun un accent sporit pe inovaţie, aplicaţii digitale, noi tehnologii şi investiţii de capital de risc pentru întreprinderi. In general, aceştia îşi menţin angajamentul de a extinde GNU drept combustibil cu un nivel redus de carbon, care poate înlocui cărbunele în producţia de energie electrică, în principal în Asia. (Multe dintre companiile naţionale importante din industria petrolului se îndreaptă în aceleaşi direcţii.)

Dar diferă în multe aspecte cruciale ale strategiilor lor generale. Unele îsi dublează eficienta în activităţi si dezvoltă afaceri cu emisii reduse de carbon şi de gestionare a emisiilor. Altele fac schimbări mai dramatice. Ca răspuns la reglementările guvernamentale, presiunea investitorilor şi cererile „societăţii", aceste companii caută să implementeze schimbări în identitatea propriilor companii. Aceasta reprezintă trecerea de la IOC (international oil companies) — „companii petroliere internaţionale" — la IEC (integrated energy companies) — „companii energetice integrate". In primul rând, înseamnă îndreptarea spre afaceri din sectorul energiei electrice în mai multe moduri — în calitate de producători şi de comercianţi şi chiar de furnizori cu amănuntul, ca producători de energie eoliană şi solară, ca proprietari de companii de panouri solare şi de baterii şi ca distribuitori de staţii de încărcare pentru vehicule electrice. Unii se implică în energia eoliană offshore, valorificându-şi capacităţile din activităţile petroliere şi de

gaze naturale offshore. Unii spun că îşi propun să-şi asume ‚responsabilitatea" nu numai pentru propriile emisii, ci şi pentru cele ale clienţilor lor — de exemplu, emisiile provenite de la ţevile de eşapament si centralele electrice acestea se numesc emisii din ,,domeniul 3". Deşi variază în ceea ce priveşte nivelurile proiectate de investiţii viitoare în producţia de petrol şi gaze, ,,companiile energetice integrate" recunosc că vor avea nevoie de venituri din petrol şi gaze pentru a-şi finanţa trecerea pe scară largă către electricitate şi noi tehnologii.

O persoană care are o perspectivă deosebită asupra acestei tranziţii a companiilor petroliere spre energia electrică este Ignacio Galân. Gând Galân a devenit director executiv al Iberdrola, în 2001, o companie spaniolă de utilităţi furnizoare de energie electrică, aceasta se baza pe cărbune, pe energie nucleară şi hidroelectrică. El a împins compania către surse regenerabile de energie, în special eoliene, într-un moment în care energia eoliană era încă relativ scumpă şi era considerată, în general, secundară. Datorită angajamentului său faţă de energia eoliană, Galân însuşi a fost uneori considerat în unele cercuri de companii energetice drept un don Quijote modern, care se luptă cu morile de vânt. „Nu mulţi credeau că ceea ce facem avea vreun sens", şi-a amintit el. ,,Mulţi s-au opus." Astăzi însă, Galân poate privi cu oarecare amuzament tranziţia companiilor petroliere către energia electrică. Căci Iberdrola este o companie importantă în domeniul energiei regenerabile, cu operaţiuni pe patru continente. Este cea mai mare companie generatoare de energie eoliană din lume în afara Chinei în ceea ce priveşte capacitatea şi, prin filialele sale americane, al treilea mare producător de energie eoliană din Statele Unite. ,,Obişnuiam să considerăm companiile petroliere drept duşmanul nostru", a spus el. „Acum devin concurenţii noştri — şi uneori partenerii noştri,"[9]

Scăderea costurilor energiei solare si eoliene reprezintă unul dintre fundamentele pentru obţinerea emisiilor zero net. Acestea au scăzut dramatic — în cazul energiei solare cu până la 80% în ultimul deceniu; iar în cazul energiei eoliene, cu peste 50% din 2010. Aceste costuri vor continua să scadă, determinate de economiile de scară, de creşterea eficientei si de evoluţia tehnologică. Pentru multe companii de utilităţi, energia solară şi cea eoliană au devenit opţiuni foarte competitive; pe unele pieţe, cele mai competitive. Totuşi acestea încă se confruntă cu provocarea reprezentată de intermitenţă — marile oscilaţii în generarea energiei atunci când soarele nu străluceşte tot timpul şi când vântul bate sau

nu —, precum şi cu disponibilitatea în perioadele de vârf pentru consum, adică pentru consumatorii casnici, pe la ora cinei, Noua frontieră pentru energia eoliană se află în larg, unde vânturile mai puternice şi mai constante ar putea să facă alimentarea cu energie constantă. Cu toate acestea, este nevoie de o continuă şi substanţială scădere a costurilor pentru ca offshore-ul să ajungă la scară globală.

Obiectivul zero net a dat un nou impuls — şi un caracter urgent — dezvoltării inovaţiilor într-o gamă largă de tehnologii. Dar, cel puţin deocamdată, trei domenii tehnologice se evidenţiază în drumul către emisii zero net.

Unul este captarea carbonului. După cum am menţionat în Capitolul 44, există o recunoaştere pe scară largă a faptului că neutralitatea carbonului necesită, după cum afirmă Grupul Interguvernamental ONU privind Schimbările Climatice, ,,emisii negative" - adică ,,eliminarea dioxidului de carbon". Cifrele totale estimate ale cererii şi ofertei pentru deceniile următoare nu funcţionează fără acesta. In orice scenariu realist, petrolul şi gazele vor rămâne componente semnificative ale mixului energetic încă trei decenii de acum înainte. Un miliard de maşini cu motoare cu ardere internă vor fi încă pe şosele în 2050 — şi, dacă nu un miliard, măcar 750 de milioane. Lumea va folosi în continuare otel, ciment şi îngrăşăminte, a căror producţie duce la eliberarea de emisii.

O modalitate de a elimina dioxidul de carbon este de a creste ,,plămânii lumii" care fac parte din echilibrul natural de carbon al planetei Pământ prin ,,soluţiile bazate pe natură" discutate anterior în această carte. Reîmpădurirea este pentru mulţi în fruntea listei. Ingineria reprezintă o altă cale — captarea şi stocarea carbonului (CSC) —, colectarea dioxidului de carbon emis de instalaţiile industriale şi apoi transportarea acestuia prin conducte într-o locaţie unde poate fi izolat în subteran. In Texas se dezvoltă o instalaţie pentru ,,captarea directă a aerului" pentru a capta CCh direct din aer. Şi continuă cu „folosirea" carbonului captat la fabricarea cimentului, de exemplu.

A doua cale este hidrogenul, acum în centrul atenţiei. Ar putea fi cel mai răspândit element din univers, precum şi cel mai uşor, dar când vine vorba de energie, în ciuda unor tentative anterioare de mediatizare (aşa cum s-a menţionat în Capitolul 44), a rămas pe tuşă. Acest lucru s-a schimbat. Acum a devenit noua stea a

tranziţiei energetice. Cel puţin, posibila stea.

Până în prezent, hidrogenul a avut o piaţă importantă, dar limitată, în utilizările industriale. Hidrogenul are cea mai mare densitate de energie faţă de orice combustibil obişnuit, motiv pentru care - comprimat din starea sa gazoasă intr-un lichid la -217 °G — este şi unul dintre principalii combustibili folosiţi pentru a lansa rachetele în spaţiul cosmic. Dar ajunge să fie privit în prezent de mulţi drept un combustibil care va juca un rol esenţial pentru a atinge ţinta de emisii zero net. Hidrogenul sau combustibilii derivaţi din hidrogen ar putea furniza energie pentru camioanele grele şi transportul maritim. Dar ar putea juca un rol mult mai important în înlocuirea gazului natural drept combustibil industrial şi pentru încălzire. Hidrogenul ar putea asigura, de asemenea, stocarea energiei electrice: energia electrică din surse regenerabile ar putea fi utilizată pentru producerea hidrogenului, care ar putea fi apoi folosit drept combustibil când producţia de energie eoliană şi solară scade. Unele studii efectuate de Uniunea Europeană prevăd că, până în 2050, peste un sfert din necesarul de energie al UE va fi satisfăcut de hidrogen. Realizarea unui obiectiv măcar apropiat ar fi un angajament uriaş în ceea ce priveşte amploarea.

Două mari obstacole stau în calea îndeplinirii speranţei legate de hidrogen — costurile şi modalităţile. Şi astfel ajungem la problema culorii şi aici trebuie să ne îndreptăm spre paletă. ,,Hidrogenul gri" este cel produs în mod convenţional astăzi drept combustibil industrial, cel mai frecvent din gaz natural (,,hidrogen maro", dacă este fabricat din cărbune în China). Dar producţia convenţională de hidrogen generează emisii de dioxid de carbon. Dacă este de făcut ceva în privinţa emisiilor, aceasta presupune captarea carbonului. Prin adăugarea acestui procedeu, hidrogenul gri este transformat în ,,hidrogen albastru". Cel mai mare entuziasm este legat de ,,hidrogenul verde", care ar fi produs prin utilizarea electricităţii pentru a diviza o moleculă de apă în molecule de hidrogen şi oxigen. Ce l-ar face verde este utilizarea energiei electrice generate de vânt şi de soare. Dar în prezent costul este mai mare decât cel al hidrogenului albastru — şi mult mai mare decât costul hidrogenului gri convenţional. Mai există o variantă — hidrogenul produs cu ajutorul energiei nucleare, cunoscut sub numele de ,,hidrogen galben" sau „hidrogen roz" şi alte culori generate de alte procese de producţie.

Uniunea Europeană conduce în momentul de faţă la nivel global utilizarea hidrogenului ca înlocuitor pentru combustibili fosili, iar strategiile şi iniţiativele privind hidrogenul

proliferează pe tot continentul. In întreaga lume, ţările şi companiile cu energie electrică din abundenţă şi cu costuri reduse sau potenţial reduse încep să-şi facă loc pentru a deveni exportatori de hidrogen; iar unii văd potenţialul unui comerţ global cu hidrogen.

In acest moment, aşteptările pentru hidrogen sunt mult mai mari decât capacitatea de a-1 livra în volume mari. Datorită amplorii implicate şi a capacităţilor tehnologice necesare şi deoarece industria energetică este obişnuită să lucreze cu hidrogenul, acesta a devenit un punct de interes pentru companiile energetice din întreaga lume. Este, de asemenea, de mare interes pentru guvernele care îşi dau seama că au nevoie de o resursă la scară mare care să nu fie intermitentă. Prin urmare, se vor investi tot mai multe eforturi în producerea de hidrogen, cu speranţa de a transforma cel mai uşor element al lumii într-un jucător foarte important în aprovizionarea cu energie la nivel mondial până în 2050.

Bateriile şi stocarea energiei electrice reprezintă a treia zonă tehnologică. Trecerea la vehiculele electrice şi creşterea rapidă a generării de energie din surse regenerabile intermitente fac din îmbunătăţirea bateriilor, precum şi extinderea lanţurilor de aprovizionare şi a producţiei, o prioritate strategică.

Cea mai mare parte din creştere se va datora maşinilor, deoarece producătorii auto îşi îndreaptă atenţia către cele electrice. China, împinsă de guvern, este cea mai mare piaţă de maşini electrice din lume. California a interzis vânzarea de maşini pe benzină pe teritoriul său după 2035, iar Marea Britanic ţinteşte spre 2030. La o săptămână după ce preşedintele Biden a semnat ordinul executiv privind schimbările climatice, directorul executiv al General Motors, Mary Barra, a anunţat dorinţa companiei de a renunţa la benzină şi de a produce numai maşini electrice începând cu 2035. GM are deja Boit şi un Cadillac electric care urmează să apară. Compania Ford a lansat o versiune electrică a modelului F-l 50, cel mai bine vândut model de camionetă de aproape jumătate de secol. Alte companii îşi fac cunoscute propriile obiective. Volvo se angajează să producă doar maşini electrice până în 2030. Trecerea, a declarat directorul general al Volvo, Hâkan Samuelsson, are la bază ,,aşteptarea că atât legislaţia, dar şi o extindere rapidă a unei infrastructuri accesibile de încărcare de înaltă calitate vor determina consumatorii să accepte mai rapid maşinile complet electrice". Unul dintre colegii săi a adăugat: ,,Este nevoie de încredere şi de asumarea unor riscuri pentru ca acest drum să fie viabil".[10]

Costul bateriilor litiu-ion (Li-ion) a scăzut dramatic în ultimii

ani, deoarece a crescut producţia. Dar scăderea continuă a costurilor şi îmbunătăţirea tehnologiei este crucială pentru ca maşinile electrice să concureze cu maşinile pe benzină din punctul de vedere al funcţionalităţii si al costurilor fără subvenţii. Acesta

este şi cazul combinaţiei de surse regenerabile, ,,hibrid" cum mai este cunoscută, şi a bateriilor cu stocare pe o durată mai lungă pentru a concura cu energia produsă de sursele convenţionale.

Acest aspect va presupune nu numai îmbunătăţirea bateriilor actuale, ci şi dezvoltarea de noi tehnologii de baterii.

Mai apare încă o problemă importantă legată de baterii — eliminarea lor. Ce facem cu numărul tot mai mare de baterii, cu materialele toxice pe care le conţin, care vor ajunge la sfârşitul perioadei de valabilitate în anii următori? Pentru a soluţiona aceasta problemă, vor trebui montate cât mai repede instalaţii de reciclare împreună cu inovaţii pentru a îmbunătăţi ratele şi costurile de recuperare; iar pentru stabilirea unui lanţ de aprovizionare circular vor apărea politici şi reglementări.

Creşterea la această scară stârneşte în prezent tot mai multă nelinişte şi îngrijorare cu privire la lanţurile de aprovizionare cu baterii şi, intr-un sens mai larg, la mineralele esenţiale şi geopolitica din jurul lor. Cererea de cupru şi de metale esenţiale utilizate la bateriile Li-ion, pe lângă litiu — cum ar fi nichelul, manganul şi cobaltul — va creşte brusc. Cererea de cupru va creşte odată cu modernizarea si extinderea sistemelor de transmisie a energiei electrice. Poate capacitatea de a extrage şi de a rafina metalele ţine pasul? Există, de asemenea, îngrijorări cu privire la minerit şi la condiţiile de muncă în unele ţări, dar şi în legătură cu posibilitatea ca producţia de baterii să concureze cu alte industrii pentru materii prime. Iar dacă ţările vor considera aceste materii prime esenţiale, va creşte oare concurenţa între ele?

O ţară este deja în frunte. China a acţionat rapid pentru a ocupa o poziţie de lider în domeniul producţiei de baterii. Găzduieşte peste 80% din capacitatea globală de producţie a bateriilor. Dar asocierea dintre creşterea ridicată şi dependenţa de importurile din China au determinat administraţia Biden să se concentreze asupra „riscurilor din lanţul de aprovizionare pentru bateriile de mare capacitate, inclusiv bateriile pentru vehicule electrice" şi să promoveze creşterea capacităţii de producţie în Statele Unite ca prioritate

strategică. Apelul cunoscut pentru „securitatea energetică" a fost înlocuit cu apelul pentru „securitatea bateriei". Uniunea Europeană urmează aceeaşi cale cu Alianţa Europeană pentru Producţia de Baterii. In 2011, UE a identificat 14 „materii prime esenţiale". Până în 2020, a ridicat acest număr la 30, avertizând între timp că „accesul la resurse este o chestiune strategică de securitate pentru ambiţia Europei de a realiza Pactul Ecologic European". Uniunea a menţionat că 95% din pământurile rare din Europa, necesare atât pentru maşinile electrice, cât şi pentru turbinele eoliene, provin din China. In timp ce 60% din cobaltul european provine din minele din Republica Democrată Congo, peste 80% din ceea ce importă, de fapt, Europa este rafinat în China. „Era unei Europe conciliante sau naive care se bazează pe ceilalţi pentru a veghea asupra intereselor sale s-a încheiat", a spus Thierry Breton, comisarul european pentru industrie.[11]

După ce la graniţa dintre India şi China, în valea râului Galwan, în Himalaya, au izbucnit lupte în iunie 2020, guvernul prim- ministrului Narendra Modi şi-a intensificat eforturile pentru a reduce dependenţa Indiei de lanţurile de aprovizionare chineze. El a mers mai departe, solicitând companiilor internaţionale să-şi reorienteze lanţurile de aprovizionare către India. ,,Lanţurile globale de aprovizionare nu ar trebui să se bazeze numai pe costuri", a spus el. ,,Acestea ar trebui să se bazeze şi pe încredere."[12]

La rândul său, China îşi reorganizează propriile lanţuri de aprovizionare ca parte a strategiei sale economice de „dublă circulaţie", lansând o campanie în special pentru a-şi reduce dependenţa de tehnologiile înalte şi alte importuri esenţiale din Statele Unite şi, pentru a deveni, în schimb, mai autonomă.

Când vine vorba de mineralele necesare tranziţiei energetice, provocarea supremă a fost identificată de Agenţia Internaţională pentru Energie (AIE) - şi anume obiectivul zero net din 2050 va „supraîncărca cererea de minerale esenţiale" pe măsură ce lumea trece de la un „sistem energetic cu consum mare de combustibil la unul bazat pe minerale". Ceea ce va duce probabil la blocaje, deficite si creşteri bruşte ale preturilor. Un vehicul electric utilizează de sase ori mai multe minerale decât o maşină convenţională; o turbină eoliană, de nouă ori mai multe minerale decât o uzină alimentată cu gaz. Cererea de minerale va creşte - de litiu cu până la 4 300%, de cobalt şi nichel cu până la 2 500%. Acest lucru, spune AIE, indică un potenţial deficit ridicat — durează de obicei mai mult de 16 ani de la descoperirea iniţială a unei mine până la prima

producţie. Mai mult, concentraţia în ceea ce priveşte ţările producătoare este mult mai mare pentru minerale decât pentru petrol. Primii trei producători de petrol din lume sunt responsabili pentru aproximativ 30% din producţia totală de produse lichide. Pentru litiu, primele trei controlează peste 80% din aprovizionare; China controlează 60% din producţia de pământuri rare necesare pentru turbinele eoliene; Republica Democrată Congo, 70% din cobaltul necesar pentru bateriile vehiculelor electrice.[13]

Această expansiune a cererii de minerale va atrage după sine o creştere foarte mare a exploatării miniere, care, observă AIE, va spori foarte mult emisiile, dar va aduce şi provocări sociale şi de mediu. Printre acestea se vor număra o creştere a cererii pentru resurse limitate de apă, ameninţări la adresa biodiversităţii, impactul asupra utilizării terenurilor şi a comunităţilor locale şi cantităţi tot mai mari de deşeuri şi de produse reziduale din procesul minier. Mai mult, peste un milion de copii lucrează în minerit, mulţi în aşa-numitele mine „artizanale", care, în ciuda denumirii de „artizanal", înseamnă mine de subzistenţă în ţările în curs de dezvoltare, săpate manual şi care depind de munca manuală grea.

In ansamblu, campania pentru atingerea emisiilor zero net de dioxid de carbon până în 2050 a fost supusă unei lovituri. La sfârşitul lui 2020, AIE a avertizat că investiţiile în industria petrolieră şi de gaze naturale, inclusiv noi exploatări, scăzuseră prea mult, erau insuficiente şi trebuiau să se intensifice pentru a evita întreruperi şi „criza de aprovizionare". Cu toate acestea, în mai puţin de şase luni, în mai 2021, AIE şi-a schimbat retorica. A cerut încetarea tuturor investiţiilor noi în sectorul petrolului şi gazelor naturale „începând de astăzi", pentru a atinge obiectivele din 2050.

Aceasta a fost o schimbare uimitoare faţă de ceea ce fusese poziţia sa bine stabilită. In acelaşi raport, AIE a solicitat şi sfârşitul producţiei de energie electrică pe bază de cărbune până în 2040, la aproximativ 19 ani distanţă, ceea ce ar avea un impact major asupra Chinei, Indiei şi altor ţări asiatice. Acest fapt a primit însă mult mai puţină atenţie, eclipsat de accentul pus pe schimbarea la 180 de grade în privinţa petrolului şi gazului. Australia şi Norvegia s-au opus rapid noii poziţii a AIE, la fel şi Japonia, care în mod tradiţional era un membru marcant al AIE. Un înalt oficial japonez s-a exprimat într-un mod diplomatic. O astfel de politică, a spus el, „nu este neapărat în conformitate cu politica guvernului japonez .[14]

Administraţia Biden a adoptat noua poziţie a AIE. Biden a emis aproape imediat un nou ordin executiv prin care propunea să autorizeze agenţiile federale să dirijeze fluxul majorităţii investiţiilor energetice din Statele Unite. „Riscul financiar legat de schimbările climatice", se spunea în ordin, va deveni un criteriu major de reglementare pentru evaluarea temeiniciei împrumuturilor şi a investiţiilor, fie de către bănci şi alte instituţii financiare, fie de către fondurile de pensii. Agenţiile guvernamentale vor fi în continuare însărcinate să depisteze riscurile „ascunse" ale investiţiilor în domeniul energiei. Scopul general va fi să garanteze că toate împrumuturile şi investiţiile au respectat „producerea unor emisii de gaze cu efect de seră zero net**. „Important este că riscul climatic reprezintă un risc financiar", a explicat un oficial de frunte al administraţiei.

Pentru multe decenii, lanţurile de aprovizionare cu petrol la nivel mondial şi, uneori, pentru gaze naturale au fost, bineînţeles, strâns legate de geopolitică. Dar acestea erau mai degrabă cazuri speciale şi, în general, nu erau valabile pentru ţesătura extrem de deasă a lanţurilor de aprovizionare care au ajuns să caracterizeze sistemul comercial global apărut odată cu sfârşitul Războiului Rece şi apoi intrarea în forţă a Chinei si a Indiei în economia mondială, în 1990 şi 2000. Problemele legate de lanţurile de aprovizionare aveau, în mare, legătură cu eficienţa, costurile şi economia, logistica, barierele comerciale, proprietatea intelectuală, tehnologia şi cu simpla coordonare. Dar acest lucru s-a schimbat odată cu înlocuirea erei ,,consensului OMC" cu noua eră a concurenţei marilor puteri şi a rivalităţii strategice. Ciocnirea geopolitică a devenit acum implicată într-o gamă largă de lanţuri de aprovizionare şi, pe o scară mai largă, cu comerţul — de la cipuri de computer şi echipamente de telecomunicaţii la produse alimentare si medicale. Si acest lucru se dovedeşte adevărat si pentru noile mari lanţuri de aprovizionare care se dezvoltă pentru viitorul cu emisii zero net.

Administraţia Biden încearcă să asigure o mai mare ordine şi stabilitate politicilor sale faţă de China. Dar, în timp ce recunoaşte interdependenţa extinsă dintre cele două ţări, politicile sale îşi au originea în ceea ce a devenit acum viziunea generalizată conform căreia China este mai degrabă un rival şi chiar un adversar decât un partener, un uzurpator al ordinii internaţionale mai degrabă decât un actor important.

Acesta este mesajul Ghidului Strategic Interimar pentru Securitate Naţională din 2021 al administraţiei Biden, care

descrie China drept ,,singurul concurent potenţial capabil să unească puterea economică, diplomatică, militară şi tehnologică pentru a lansa o provocare susţinută la adresa unui sistem internaţional stabil şi deschis". Acesta avertizează, de asemenea, că împreună cu Rusia, China ,,a investit mult în eforturile menite afecteze punctele forte ale SUA şi să ne împiedice să ne apărăm interesele şi aliaţii din întreaga lume". Secretarul de stat al SUA, Tony Blînken, a întărit acel mesaj, declarând că China ,,reprezintă cea mai importantă provocare ridicată de orice stat naţional din lume pentru Statele Unite".[16]

Ghidul Strategic pentru Securitate Naţională din 2021 diferă
semnificativ de versiunea din 2015 a administraţiei Obama - cu

doar şase ani mai devreme —, când Joe Biden era vicepreşedinte, iar Tony Blinken era secretar de stat adjunct. ,,Amploarea cooperării noastre este fără precedent", se menţiona în documentul din 2015. ,, St aţele Unite salută ascensiunea unei Chine stabile, paşnice şi prospere" şi perspectiva unei,,relaţii constructive cu China".[1]' Dar aceste cuvinte optimiste s-au dovedit a fi una dintre ultimele guri de oxigen ale consensului OMC, insuflate de satisfacţia Acordului de la Beijing privind schimbările climatice între Obama şi Xi din 2014 si în aşteptarea Conferinţei privind schimbările climatice de la Paris din 2015. Diferenţa dintre cele două documente strategice demonstrează cât de brusc s-a schimbat fondul relaţiilor

internaţionale în doar sase ani.

Mulţi factori au remodelat atât de dramatic punctul de vedere al Washingtonului. Din punct de vedere economic, printre aceşti factori s-au numărat practicile comerciale, proprietatea intelectuală şi tehnologia. Din punct de vedere strategic, s-au aflat Marea Chinei de Sud, presiunea asupra Taiwanului şi pregătirea militară a Chinei, Din punct de vedere politic, a fost vorba despre înglobarea Hong Kongului, modul în care au fost trataţi uigurii şi controalele mai stricte din cauza reafirmării întâietăţii Partidului Comunist.

Pentru a dezvolta o abordare comună în relaţiile cu China, Washingtonul încearcă să restabilească alianţa transatlantică, puternic afectată în epoca lui Trump. Susţine, de asemenea, „careul" — dialogul de securitate între Statele Unite, India, Japonia si Australia — care a inclus si activităţi precum exerciţii navale comune în Golful Bengal.

Chinezii au răspuns la fel. Atât oficialităţile, cât şi strategii denunţă eforturile Washingtonului de a forma o coaliţie indo-

pacifică care să se întindă din Japonia până în India — ceea ce ei numesc o strategie de „încercuire", un efort de a încetini China, de a împiedica dezvoltarea sa economică şi de a-i zădărnici eforturile de a-şi recâştiga locul potrivit în lume — de-a dreptul o întoarcere, au numit-o ei, la „Secolul umilinţei". Ei transmit că poziţia politică şi economică a Statelor Unite în lume se erodează şi resping vehement ceea ce numesc amestec în afacerile interne ale Chinei si o agresiune la adresa suveranităţii sale. Ministrul de externe Wang Yi a denunţat ceea ce el a numit „încercarea SUA de a suprima China şi de a începe un nou război rece".

Preşedintele Xi Jinping, la Forumul Economic Mondial, a avertizat, într-un limbaj clar direcţionat către Statele Unite, împotriva „unilateralismului" şi a încercării „de a impune o ierarhie în civilizaţia umană sau de a impune propria istorie, cultură si sistem social asupra altora" si că un nou „război rece" ori „război comercial sau tehnologic" sau „decuplarea, întreruperea aprovizionării ori sancţiuni" vor „împinge lumea spre divizare sau chiar confruntare". De asemenea, el le-a reamintit cu subînţeles celorlalte ţări ce este în joc pentru ele din punct de vedere economic, dacă s-ar pune cumva rău cu Beijingul — acces la „piaţa imensă din China si cererea internă enormă". Câteva luni mai

târziu, vorbind la Forumul Boao, considerat de China versiunea asiatică a Davosului, preşedintele chinez a adăugat că „nu trebuie

să lăsăm... unilateralismul urmărit de anumite ţări să stabilească

ritmul pentru întreaga lume". In faţa unui public autohton din nord-vestul Chinei, el a fost mai explicit. „Cea mai mare sursă de haos din lumea actuală o constituie Statele Unite", se pare că ar fi spus el. „Statele Unite reprezintă cea mai mare ameninţare la

adresa dezvoltării si securităţii tării noastre/*[18]

Tensiunile se reflectă în toate relaţiile — de la restricţii asupra schimburilor de studenţi şi expulzarea jurnaliştilor de către ambele ţări până la manevre militare. In 2021, în timp ce echipa tactică a portavionului USS *Theodore Roosevelt* a navigat într-o „operaţiune privind libertatea de navigaţie[4]* în Marea Chinei de Sud, despre care China pretinde că i-ar aparţine, bombardierele şi avioanele chineze au efectuat un „atac** simulat asupra portavionului, ajungând până la a simula lansarea de rachete antinavă. Şi nu a fost un lucru pe care chinezii s-au străduit să-l mascheze.

Aici este locul unde se suprapun hărţile geopolitice şi

energetice. Marea rivalitate între puteri va crea o seric de provocări pentru economia mondială, inclusiv o concurenţă sporită pentru resurse şi presiuni suplimentare asupra unor lanţuri de aprovizionare din ce în ce mai tensionate pentru obiectivul emisii zero net,

In apropierea verii lui 2020 în Orientul Mijlociu, un Boeing 787 Dreamliner a aterizat pe aeroportul Ben Gurion din Israel, transportând materiale medicale COVID-19 pentru palestinieni. Dar purta şi un mesaj misterios, pentru că însemnele sale nu mai fuseseră văzute până atunci în Israel — acelea ale Etihad, compania aeriană naţională din Abu Dhabi, cel mai mare dintre emiratele care compun Emiratele Arabe Unite (EAU). Asta însemna că tocmai se întâmplase ceva de neconceput — un avion din unul dintre principalele state arabe din Golful Persic aterizase în Israel.

Misterul a fost brusc elucidat câteva săptămâni mai târziu cu un anunţ uimitor — Israelul şi EAU erau pe cale să semneze un tratat de pace şi să stabilească relaţii diplomatice. Acest lucru a devenit cunoscut sub numele de Acordurile lui Abraham, numite după patriarhul biblic al celor trei mari credinţe monoteiste din Orientul Mijlociu. EAU va fi doar a treia ţară din regiune care normalizează relaţiile cu Israel, alăturându-se Egiptului şi Iordaniei. Acest lucru a răsturnat o aşteptare de zeci de ani ca orice deschidere între Israel şi cea mai mare parte a lumii arabe va trebui să aştepte o soluţionare a problemei israeliano-palestiniene. Acest nou acord a abordat într-o anumită măsură această problemă; acordul a împiedicat posibilitatea anexării oficiale de către Israel a unei părţi din Cisiordania.

Tratatul de pace a reprezentat o redesenare dramatică a hărţii politice din Orientul Mijlociu. Pe frontul diplomatic nu mai fusese nimic atât de epocal de când preşedintele Egiptului, Anwar Sadat, s-a deplasat la Ierusalim, în 1977, şi, doi ani mai târziu, a făcut pace cu Israelul. Bahrainul, Marocul şi Sudanul au urmat rapid EAU. Deşi tratatul EAU—Israel fusese facilitat de administraţia Trump, a durat câţiva ani până a fost elaborat. Calea fusese pregătită parţial de încălzirea relaţiilor dintre Egipt şi Israel, determinata de descoperirile de gaze naturale offshore şi de înfiinţarea Forumului gazelor naturale din estul Mării Mediterane şi, parţial, de exportul de gaze naturale ieftine ale Israelului către Iordania, contribuind la ameliorarea presiunii asupra finanţelor acesteia.

Ceea ce cu siguranţă a adus EAU şi Israelul laolaltă a fost opoziţia lor comună faţă de Iran: ostilitatea perpetuă a acestuia şi ameninţarea crescândă din Orientul Mijlociu, atât

în mod direct, prin puterea tot mai mare a programelor sale de înzestrare cu rachete şi drone, cât şi indirect, prin miliţiile şi aliaţii săi. Pentru Israel, problema era una existenţială, deoarece Iranul îi negase dreptul de a exista; cât priveşte EAU, ceea ce vedeau era punerea în aplicare a unei strategii de încercuire de către Iran şi reprezentanţii acestuia. Data cea mai importantă pentru noua relaţie a fost însă 2015 şi acordul nuclear cu Iranul, prin care sancţiunile au fost ridicate şi care a fost interpretat drept o înclinare a Washingtonului către Teheran. Ulterior, cele două ţări si-au intensificat relaţiile de cooperare, inclusiv în domeniul serviciilor de informaţii.

Dar Iranul nu a fost singurul motiv pentru această deschidere. Israelul si Emiratele Arabe Unite aveau, de asemenea, aceleaşi îngrijorări cu privire la efortul Turciei de a-şi afirma influenţa şi vocaţia otomană în Orientul Mijlociu şi ceea ce părea a fi alinierea sa cu Frăţia Musulmană. Mai mult, relaţia cu Israelul va deschide uşa pentru Emiratele Arabe Unite către colaborarea în domeniul apărării militare şi cibernetice de înaltă tehnologie — de care aveau nevoie în urma atacurilor cu drone ale forţelor Houthi si iraniene asupra Arabici Saudite.

Dimensiunea economică a contat, de asemenea, în mare măsură. Deschiderea relaţiilor va conecta noua economie inovatoare, de înaltă tehnologie cu Abu Dhabi, care se deplasează în aceeaşi direcţie, şi cu Dubai, deja un centru financiar global. Afacerile au explodat aproape peste noapte între ceea ce ministrul economiei din Emiratele Arabe Unite a numit ,,două puteri economice". In mai puţin de un an, 15 zboruri pe zi transportau turişti din Israel către Dubai, tranzacţiile curgeau şi a fost anunţată o investiţie propusă de un fond suveran din Abu Dhabi în industria de gaze offshore din Israel.

Mai exista un factor — chiar Statele Unite. Mai bine să fie aliniaţi şi astfel pregătiţi pentru o nouă potenţială administraţie a democraţilor care va relua probabil negocierile pe tema programului nuclear cu Iranul, ceea ce la rândul său va duce la relaxarea sancţiunilor, la sfârşitul izolării Iranului si la consolidarea poziţiei sale economice şi strategice. O problemă şi mai profundă viza însăşi Statele Unite — exploatarea petrolului de şist. SUA, un stat independent din punct de vedere energetic, care nu mai este importator de petrol, ar putea să devină, în timp, mai puţin interesat de Orientul Mijlociu şi de securitatea regiunii. Mai bine pentru două dintre ţările din regiune care erau printre cele mai puternice, atât din

punct de vedere economic, cât şi militar, să-şi construiască propria arhitectură de securitate ca bastion împotriva zilei în care SUA ar putea da înapoi — sau, după cum a propus un cunoscut senator democrat, „să-şi ajusteze angajamentul" faţă de Orientul Mijlociu.

în zilele dinaintea învestirii lui Joe Biden, s-a mai făcut un pas în regiune. Arabia Saudită a încheiat blocada Qatarului, iar Qatarul sa angajat să coopereze mai strâns cu ceilalţi membri ai Consiliului de Cooperare al Golfului. Spaţiul aerian saudit s-a deschis către Qatar Airways, ceea ce însemna că avioanele lor nu mai aveau nevoie să treacă deasupra Iranului la decolări şi aterizări. Arabia Saudită a permis, de asemenea, avioanelor israeliene care transportă turişti în Dubai să-i survoleze teritoriul — probabil un vestitor al mai multor schimbări viitoare.

Dar unele lucruri nu au putut fi schimbate. La şapte ani de la ultima astfel de luptă, un prim război aerian de 11 zile a izbucnit în primăvara lui 2021 între Hamas şi Israel. Hamas, cu sprijinul Iranului, a lansat 4 000 de rachete asupra Israelului, dintre care majoritatea, deşi nu toate, au fost interceptate de sistemul de apărare aeriană israelian Cupola de Fier (Iron Dome). Israelul a răspuns cu atacuri aeriene menite să distrugă punctele de lansare şi reţeaua întinsă de tuneluri subterane care erau bastionul militar al Hamas. Conflictul, care s-a încheiat cu încă un armistiţiu, a subliniat instabilitatea perpetuă din regiune.

Hărţile geofizice se schimbă foarte lent. Dar hărţile politice, tehnice şi economice se pot schimba rapid, dezvăluind noi topografii care prezintă multiple provocări şi care trebuie străbătute cu grijă şi chibzuinţă. Pe un astfel de teren ne aflăm astăzi. Demersurile pentru emisii zero net în doar câteva decenii vor însemna refacerea economiei globale — şi asta într-un timp remarcabil de scurt. Vor necesita investiţii uriaşe, vor aduce dislocări, vor contribui la poverile financiare ale guvernelor şi vor impune costuri grele pentru unele părţi ale economiei. In acelaşi timp, vor crea noi oportunităţi economice majore, vor deschide noi frontiere pentru tehnologie şi inovaţie şi vor stimula spiritul antreprenorial şi creativitatea. Deşi vor deschide noi căi de cooperare, vor genera, de asemenea, noi riscuri pentru conflicte. Vor crea noi tensiuni între ţările dezvoltate si cele în curs de dezvoltare. Vor schimba echilibrul între naţiuni si vor reordona condiţiile de concurenţă între companii, inclusiv unele care nu

există încă. Cu siguranţă vor exista surprize şi evoluţii neaşteptate. Modul în care arata noua hartă va juca un rol esenţial pentru economii şi pentru modul în care vor trăi oamenii, viitorul ordinii internaţionale si relaţiile dintre naţiuni în ceea ce a devenit o epocă atentă la competiţia din ce în ce mai aprigă între marile puteri. De un lucru putem fi siguri. Apariţia schimbărilor climatice drept una dintre caracteristicile definitorii ale noii hărţi deschide o nouă eră

în relaţia dintre energie si naţiuni.

ANEXĂ

CELE PATRU FANTOME CARE BÂNTUIE MAREA CHINEI DE SUD

Acest eseu a apărut pentru dată în *The Atlantic*.

Marea Chinei de Sud este cea mai importantă întindere de apă pentru economia mondială — pe aici trece cel puţin o treime din comerţul global* Este, de asemenea, cea mai periculoasă întindere de apă din lume, locul în care militarii din Statele Unite şi China sar putea ciocni cel mai uşor.

Navele de război chineze şi americane au evitat cu greu mai multe incidente acolo în ultimii ani, iar armata chineză a avertizat asupra avioanelor americane care zboară deasupra ei. Cele două naţiuni desfăşoară exerciţii navale concurente în aceleaşi ape. Având în vedere aşa-numita ,,rivalitate strategică" din ce în ce mai mare între Washington şi Beijing, spectrul unui,,accident", care la rândul său să declanşeze o confruntare militară mai amplă, îi preocupă pe strategii din ambele capitale.

Aceste tensiuni provin dintr-un dezacord între cele două ţări cu privire la revendicarea Mării Chinei de Sud ca teritoriu chinez, un conflict ce se referă la o dispută mai profundă referitoare la suveranitatea maritimă, modul în care este decisă şi drepturile fundamentale de circulaţie în acele ape.

Prin urmare, impasul în ceea ce priveşte Marea Chinei de Sud are mai multe niveluri de complexitate. Nu este vorba pur şi simplu despre o întindere de apă sau o singură delimitare. După cum mi-a spus Tommy Koh, un înalt diplomat din Singapore, care a condus negocierile pentru crearea Convenţiei Organizaţiei Naţiunilor Unite privind dreptul mării: „Marea Chinei de Sud are legătură cu legea, cu puterea şi cu resursele şi cu istoria".

Această istorie este bântuită în special de patru fantome, oameni de mult dispăruţi, din secole trecute, ale căror umbre se întind peste Marea Chinei de Sud, moştenirile lor modelând rivalitatea din ce în ce mai mare din regiune; figuri istorice ale căror vieţi şi opere au conturat disputele cu privire la

suveranitate şi libertatea de navigaţie, concurenţa forţelor navale, precum şi războiul şi costurile acestuia.

Când am început să scriu *Noua hartă*, am participat la o conferinţă despre provocările globalizării şi comerţului internaţional la Colegiul Naval de Război al SUA din Newport, Rhode Island. Când mi-a venit rândul să vorbesc, în amfiteatru erau comandanţi din majoritatea forţelor navale ale lumii, o pleiadă de amirali, toţi strălucind în uniformele lor de gală. Printre aceştia se afla şi amiralul Wu Shengli, şeful Marinei chineze la acea vreme şi omul care conducea expansiunea acesteia pentru a concura cu marina americană. Marea Chinei de Sud devenise deja până în acel moment un măr al discordiei. Wu stătea în mijlocul publicului, în al cincilea sau al şaselea rând, privind întreaga sală.

Atunci am început să văd fantome: a celui mai mare navigator din China, un predecesor al lui Wu; a avocatului olandez care a redactat actul legal care stă la baza argumentului american împotriva revendicărilor Chinei; a amiralului american ale cărui scrieri au oferit o bază atât pentru dezvoltarea maritimă anterioară a Marinei americane, cât şi pentru dezvoltarea actuală a Marinei chineze; şi a jurnalistului britanic care a susţinut ca preţul conflictului era prea marc, chiar şi pentru cei victorioşi.

Pentru China modernă, revendicările privind Marea Chinei de Sud se concentrează în aşa-numita ,,Linie a celor nouă puncte*' — nişte liniuţe la propriu care, pe harta chineză, îmbrăţişează coastele altor naţiuni şi cuprind 80—90% din apele Mării Chinei de Sud. Provenită dintr-o hartă desenată de un cartograf chinez în 1936, ca răspuns la ceea ce Beijingul numeşte ,,Secolul umilinţei", Linia celor nouă puncte este, conform Shan Zhiqiang, fost editor al revistei *Chinese National Geography*, „acum profund întipărită în inima şi în conştiinţa poporului chinez". Elevii chinezi au fost învăţaţi de zeci de ani că frontiera ţării lor se extinde la peste 1 600 de kilometri până la coasta Malaysiei. Revendicările Beijingului sunt susţinute de bazele militare pe care le-a construit în ultimii ani pe insule mici şi pe 1 295 de hectare de pământ revendicat împrăştiat în mijlocul mării.

Istoria oferă fundamentul pentru pretenţia Beijingului de ,,suveranitate incontestabilă" - faptul că ,,Activităţile chineze din Marea Chinei de Sud datează de peste 2 000 de ani", conform unui raport oficial. Aceste „revendicări istorice", după spusele unei organizaţii guvernamentale chineze, au ,,o bază în dreptul internaţional, inclusiv dreptul cutumiar al descoperirii, ocupaţiei şi titlului istoric".

In replică, SUA consideră că, în temeiul dreptului

internaţional, Marea Chinei de Sud este o apă deschisă — ceea ce este adesea numit „bunurile comune maritime ale Asiei" — pentru toate naţiunile, o viziune împărtăşită de ţările care se învecinează cu apele sale, precum şi de Australia, Marea Britanie şi Japonia. Ca atare, spune Departamentul de Stat al SUA, China „nu are temeiuri legale[4*] pentru revendicările sale din Marea Chinei de Sud şi „nu are un temei juridic coerent[44] pentru Linia celor nouă puncte. „Revendicările maritime ale Chinei[44], susţinea un document politic al guvernului SUA, „reprezintă cea mai mare
ameninţare la adresa libertăţii mărilor în vremurile moderne.[44]
* »

Şi asta ne aduce înapoi la cele patru fantome,

In 1381, în timpul unei bătălii în sud-vestul Chinei, un băiat musulman a fost luat prizonier de soldaţii dinastiei Ming, castrat şi trimis să lucreze în casa regală a prinţului Zhu Di. Odată cu trecerea timpului, băiatul — renumit Zheng He — a crescut şi a devenit confident al prinţului şi, în cele din urmă, unul dintre comandanţii săi militari cei mai abili.

Când Zhu a devenit împărat, hotărât să transforme China într-o mare putere maritimă, a ordonat o campanie frenetică de construcţii navale care a lansat flote uriaşe ce transportau până la 30 000 de oameni. Acestea transportau atât o gamă largă de produse chinezeşti, cât şi cele mai avansate arme ale vremii — tunuri, ghiulele şi rachete. Cele mai mari bărci erau galioane imense, care erau chiar si de zece ori mai mari în dimensiune decât cele pe care Cristofor Columb le va conduce în Lumea Nouă aproape un secol mai târziu. Aceste călătorii chineze durau doi sau trei ani, cu eunuci la comanda fiecărei flote. Dar comandant-şef, mai presus de toţi ceilalţi, era Zheng. El a devenit în cele din urmă cunoscut sub numele de Eunucul cu Trei Giuvaiere, în cinstea „celor trei giuvaiere[44] esenţiale în credinţa budistă dominantă în vremea domniei lui Zhu.

In prima călătorie a amiralului Zheng, în 1405, o flotă de 255 de nave a plecat pe mare, dintre care 62 erau galioane. In total, Zheng a condus şapte expediţii, în unele navigând până la coasta de est a Africii, către Kenya modernă. Pe parcurs, flota sa va face comerţ cu bunuri şi produse chinezeşti cu localnicii, proiectând în acelaşi timp puterea şi măreţia Chinei — în cuvintele lui Zheng, „dovedind puterea transformatoare a virtuţii imperiale[44]. Ne putem imagina impactul asupra celor de pe ţărm când zăreau flotele uriaşe care se apropiau şi, în special, uriaşele galioane, cu velele lor cu coadă umplând cerul şi cu ochii fioroşi de dragon vopsiţi pe prora,

îndreptându-se către mal.

Pe drumul de întoarcere spre casă, flotele lui Zheng transportau nu doar o mare varietate de produse şi noutăţi — inclusiv pietre preţioase, condimente, cămile şi struţi —, ci şi conducători şi ambasadori, care aveau să se închine în faţa împăratului. Armatele lui Zheng, aşa cum a scris istoricul John Keay, „au demonstrat, de asemenea, extinderea stăpânirii maritime în întregul Ocean Indian[44].

In 1433, într-o ultima călătorie spre Oceanul Indian — la nouă ani după moartea protectorului său Zhu, Zheng a murit. Marea flotă pe care o construise nu a supravieţuit mult timp. In cele din urmă, la ordinele noului împărat, flota Chinei, care număra mai mult de 3 500 de nave, a fost arsă. Birocraţii au susţinut că marina risipeşte banii necesari pentru a rezista invaziei mongolilor din nord (deşi, desigur, ei percepeau marina drept baza de putere a marilor lor rivali, eunucii). Moştenirea Eunucului cu Trei Giuvalere trebuia să fie eliminată din istorie, amintirea expediţiilor sale pe mare aproape ştearsă.

întrucât China s-a întors din nou spre mare în secolul XXI, Zheng a fost reînviat ca simbol al angajamentului tradiţional al ţării şi al relaţiei comerciale cu Asia de Sud-Est şi de Sud - şi drept „cea mai impozantă figură maritimă" din istoria naţiunii. Amiralul a fost sărbătorit cu un serial de mare audientă la televiziunea chineză, iar în 2005, la cea de-a 600-a aniversare a primei sale călătorii, în cinstea lui a fost inaugurat la Nanjing un muzeu în valoare de 50 de milioane de dolari. O fată de 19 ani de pe o insulă din Kenya, care se distingea prin trăsăturile sale aparent asiatice, a fost invitată la inaugurarea muzeului ca presupus descendent al chinezilor care navigaseră cu Zheng, aparent dovada vie a priceperii Eunucului cu Trei Giuvaiere. Astăzi, Zheng şi expediţiile sale sunt întruchiparea măreaţă a „activităţilor chineze în Marea Chinei de Sud", iar revendicările istoriei bazate pe aceasta, moştenirea lui consacrată secole mai târziu în Linia celor nouă puncte.

Dacă Zheng a oferit naraţiunea drepturilor maritime istorice ale Chinei, atunci avocatul olandez Hugo Grotius a făcut contrariul, punând bazele conceptului de liberă trecere prin oceanele lumii şi întruchipând „statul de drept", în opoziţie cu moştenirea istoriei.

Deşi de o importanţă mondială, argumentele lui Grotius au luat naştere, în mod ironic, în urma unui eveniment specific într-un colţ al Mării Chinei de Sud. In 1603, după ce flota Chinei a fost arsă şi amintirea lui Zheng ştearsă, navele olandeze au atacat o navă portugheză în Marea Chinei de Sud

ca răzbunare pentru atacurile portugheze asupra navelor olandeze. Acest lucru a marcat începutul unei lupte globale între Portugalia şi Ţările de Jos pentru controlul coloniilor şi, în Asia de Sud-Est, pentru comerţul cu condimente. Nava portugheză era un premiu tentant, fiind încărcată cu mătase, aur, porţelan, condimente şi multe alte bunuri.

Dar când prada s-a întors în Ţările de Jos, olandezii au avut nevoie de argumente legale solide pentru a justifica captura şi a-şi garanta profitul. S-au adresat lui Grotius, care, deşi avea doar 21 de ani, era deja cunoscut drept un geniu uimitor — intrase la Universitatea Leiden la 11 ani.

In instanţă, Grotius a spulberat argumentul portughez conform căruia Marea Chinei de Sud le aparţinea, deoarece ,,descoperiseră“ rutele de navigaţie către ea, ca si cum Zheng He si toti ceilalţi căpitani eunuci, împreună cu comercianţii arabi şi negustorii din Asia de Sud-Est nu existaseră niciodată. In schimb, Grotius a susţinut libertatea mărilor si a comerţului si a afirmat că aceste drepturi erau universale în aplicarea lor. Astfel, a insistat el, captura olandeză a fost în întregime justificata ca represalii pentru amestecul portughez în transportul naval olandez. O parte din document a fost publicat în ceea ce a devenit marea sa operă, *Mare Liberum (Marea liberă).* Apa era, ca şi aerul şi cerul, proprietatea comuna a omenirii, scria Grotius. Nici o naţiune nu le putea deţine sau nu putea împiedica o altă naţiune să navigheze prin ele. ,,Fiecare naţiune**, declara el, ,,este liberă să călătorească către orice altă naţiune si să facă comerţ cu aceasta.**

Grotius a ocupat în continuare mai multe funcţii juridice şi civice remarcabile. Dar apoi, prins de partea greşită într-o luptă religioasă din Ţările de Jos, a fost condamnat la închisoare pe viaţă. Scos ilegal din închisoare intr-un cufăr cu cărţi, a reuşit să ajungă la Paris, unde a scris o altă carte de referinţă, *Despre dreptul războiului şi al păcii,* care a conturat atât fundamentul unui ,,război drept“, cât şi regulile de desfăşurare ale războiului. Adam Smith, autorul cărţii *Avuţia naţiunilor,* a declarat mai târziu: „Grotius pare să fi fost primul care a încercat să ofere lumii ceva asemănător unui sistem reglementat de jurisprudenţă naturală**.

Foarte admirat de regele Suediei, Grotius a fost numit ambasador al Suediei în Franţa. Intr-o călătorie când se întorcea din Suedia în 1645, s-a pierdut trei zile în Marea Baltică din cauza unei furtuni violente, care a distrus nava, iar Grotius a fost adus de valuri în cele din urmă pe o plajă din nordul Germaniei. Acolo, „părintele dreptului internaţional al

mării**, aşa cum va fi numit ulterior, a murit din cauza unui dezastru pe mare. Moştenirea sa a dăinuit însă: originile Convenţiei Organizaţiei Naţiunilor Unite privind dreptul mării, documentul internaţional care defineşte regulile maritime, pot fi identificate în lucrările sale.

In 1897, Theodore Roosevelt, pe atunci secretar adjunct al Marinei, a mers la Colegiul de Război Naval al SUA. In prelegerea pe care a susţinut-o acolo, Roosevelt a formulat argumentul pentru nişte forţe navale americane mult mai puternice — „o flotă de cuirasate de primă clasă** — drept cel mai bun garant al păcii. Discursul său a atras atentia naţiunii.

Roosevelt a vizitat Colegiul de Război având un al doilea obiectiv: să se întâlnească cu un membru al facultăţii, amiralul Alfred Thayer Mahan, care urma să aibă mai multă influenţă asupra lui în ceea ce priveşte puterea navală decât orice altă persoană şi al cărui spirit străbate disputele de astăzi cu privire la Marea Chinei de Sud si coliziunea forţelor navale americane si chineze.

In ciuda obiecţiilor tatălui său, profesor la academia militară West Point a Armatei, Mahan a urmat cursurile Academiei Navale din SUA. Dar, când şi-a făcut stagiul pe mare, comandanţii săi au considerat că nu are calităţile practice necesare unui comandant. Nu i-a contrazis absolut deloc. ,,Mă ştiu de prea mult timp ca să nu fiu conştient că sunt un gânditor, nu un om de acţiune", i-a scris Mahan lui Roosevelt. Dar era hotărât, după cum s-a exprimat, ,,să fie de un oarecare folos Marinei, în ciuda rapoartelor nefavorabile". Şi chiar a fost. începând cu volumul *Influenţa puterii maritime asupra istoriei,* numeroasele sale cărţi şi articole îl vor propulsa la rangul de cel mai influent teoretician al strategiei navale din lume.

Puterea maritimă, scria Mahan, era esenţială pentru protejarea comerţului unei naţiuni, a securităţii şi a poziţiei sale şi se sprijinea pe „trei piloni" — comerţul de peste mări şi ţări, flotele navale şi comerciale şi bazele de-a lungul căilor maritime navigabile. Marele obiectiv era să asigure „stăpânire maritimă" şi „putere autoritară care poate fi exercitată doar de marile forţe navale", ceea ce însemna capacitatea de a domina căile maritime şi „liniile de

comunicaţie maritime".

Influenţa sa asupra Statelor Unite a fost clară şi directă. Roosevelt a devenit vicepreşedinte şi apoi, în septembrie 1901, după asasinarea lui William McKinley, a ajuns preşedinte. Astfel, aşa cum scria un cercetător, „filosofia lui Mahan despre puterea maritimă a fost introdusă la Casa Albă". Roosevelt s-a dovedit neobosit în angajamentul său faţă de o marină modernă, culminând cu lansarea Marii Flote Albe într-o călătorie în jurul lumii, care a anunţat noul rol al Americii ca putere globală.

Impactul lui Mahan a fost, de asemenea, global. Traducerea în japoneză a volumului *Influenţa puterii maritime asupra istoriei* s-a vândut în mii de exemplare în doar câteva zile şi 1 s-a oferit un post de profesor la Colegiul Statului-Major al Japoniei. Intr-o vizită în Marea Britanie, a primit diplome onorifice de la Cambridge şi Oxford şi a luat masa cu regina Victoria. Cu toate acestea, nici o naţiune nu l-a luat pe Mahan mai în serios decât Germania. „Tocmai devorez, nu citesc... cartea lui Mahan şi încerc să o învăţ pe de rost", scria kaizerul Wilhelm al II-lea al Germaniei. „Se află la bordul tuturor navelor mele şi este citat constant de căpitanii şi de ofiţerii mei."

Când Mahan a murit în 1914, Roosevelt a scris: „Nu era nimeni la nivelul său sau măcar aproape". Zeci de ani mai târziu, un strateg observa: „Puţine persoane lasă o amprentă atât de profundă asupra evenimentelor mondiale, precum a făcut Mahan". Această amprentă este evidentă astăzi în China, în special în ceea ce priveşte Marca Chinei de Sud.

Beijingul susţine drept un ,,interes de bază" faptul că Taiwanul este o parte integrantă a Chinei. In 1996, Beijingul, temându-se de faptul că principalul candidat la alegerile prezidenţiale din Taiwan s-ar putea îndrepta spre independenţa oficială, a recurs la teste de lansare de rachete şi la atacuri simulate în apele din apropierea insulei, blocând efectiv porturile sale occidentale. Statele Unite au răspuns prin trimiterea unui grup de portavioane în strâmtoarea Taiwan, din câte se pare pentru a evita ,,vremea rea". Criza s-a potolit, dar lecţia mahaniană pentru Beijing a fost clară: capacitatea de a desfăşura şi de a demonstra puterea maritimă era de o importanţă capitală.

Există multe alte aspecte în dezbaterile militare chineze, dar atenţia acordată de Mahan puterii maritime şi ,,controlului asupra mării" oferă un cadru pentru înţelegerea strategiei navale chineze. La mai bine de un secol după moartea sa, el este citat şi menţionat de gânditorii chinezi şi continuă să le

modeleze viziunile. Aşa cum scria strategul Robert Kaplan, „chinezii sunt acum mahanienii".

Intr-o dimineaţă luminoasă de duminică, din august 2014, personalul naval chinez s-a adunat în portul nordic Weihai. Nu erau acolo pentru a marca o victorie, motivul obişnuit pentru astfel de adunări, ci pentru a marca o înfrângere — înfrângerea Chinei în faţa japonezilor în Primul Război Sino-Japonez din 1894—1895, care fusese pecetluită de distrugerea flotei chineze la Weihai. Drept urmare, Japonia a câştigat controlul asupra Coreei şi a Taiwanului, iar Weihai a trecut sub control britanic — în ansamblu un capitol deosebit de ofensator din perioada istorică a Chinei cunoscută sub numele de „Secolul umilinţei".

La ceremonia din 2014, crizanteme albe si trandafiri roşii au fost împrăştiate peste ape pentru a jeli pierderile chinezeşti. Cel mai cunoscut vorbitor din acea zi a fost amiralul Wu Shengli. In remarcile sale se puteau auzi trimiteri la Mahan.

„Ascensiunea marilor naţiuni este, de asemenea, ascensiunea marilor puteri maritime", a spus Wu. „Istoria ne aminteşte că o ţară nu va prospera fără putere maritimă." El a susţinut că „Secolul umilinţei" fusese rezultatul unei forţe navale insuficiente, ceea ce înfrângerea de la Weihai demonstrase. Dar astăzi „marea nu este un obstacol; istoria umilinţei naţionale a trecut, nu va mai reveni niciodată".

Mahan scria la mijlocul primei epoci a globalizării la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului XX, când lumea începea să fie unită de tehnologie — nave cu aburi, căi ferate, telegraf — şi de fluxurile de investiţii si comerţ. El a furnizat raţionamentul

y > * y

intelectual în acea epocă pentru ceea ce s-a transformat într-o cursă globală pentru construirea flote navale.

Căutând analogii pentru riscurile mai ample care ar putea fi declanşate de concurenta navală SUA—China în Marea Chinei de

t)

Sud, analiştii sunt atraşi mereu de acel exemplu viu de rivalitate strategică de acum mai bine de un secol: cursa navală anglo- germană care a favorizat pregătirea terenului pentru Primul Război Mondial, Faptul este atât de îngrijorător încât, în cartea sa *Despre China,* Henry Kissinger scrie un epilog intitulat „Se repetă istoria?[11] dedicat în totalitate acestei desfăşurări de forte. Cu toate acestea,

> r 1

Kissinger continuă să spună cu o oarecare nesiguranţă: „Analogiile istorice sunt, prin definiţie, inexacte".

Cursa navală anglo-germană a fost competiţia strategică

definitorie a vremii. A reprezentat, de asemenea, o parte semnificativă a febrei care i-a convins pe oameni că războiul dintre Regatul Unit şi Germania era inevitabil. Aceasta a fost concluzia la care a ajuns Winston Churchill, primul lord al Amiralităţii, în 1911. De atunci începând, aşa cum scria el mai târziu, se pregătise „pentru un atac al Germaniei ca şi cum ar fi putut veni a doua zi".

Cu toate acestea, au existat unele persoane care şi-au exprimat dezacordul fată de această evaluare — si încă vehement. Una dintre

ele este a patra fantomă care bântuie Marea Chinei de Sud.

Printre vocile de la începutul secolului XX care susţineau că războiul dintre Germania si Marea Britanic nu trebuie să fie inevitabil nici una nu era mai puternică decât cea a unui jurnalist neînsemnat, cu aspect fragil, pe nume Norman Angell. El va exercita o influenţă enormă în a convinge oameni că războiul devenise iraţional. Va primi chiar Premiul Nobel pentru Pace pentru că pledase în favoarea ideii conform căreia „războiul este o metodă destul de inadecvată pentru rezolvarea disputelor internaţionale". (Faptul că premiul i s-a acordat în 1934 l-a determinat să remarce sec: „Ar fi fost mai logic să-l fi acordat mai devreme".) Angell a subliniat beneficiile unei economii mondiale conectate şi costurile conflictelor, un mesaj deosebit de relevant pentru Statele Unite şi China, care sunt atât de interdependente economic şi atât de integrate într-o economie globală mai largă pe care se bazează prosperitatea lor.

Angell şi-a găsit chemarea urmând o calc destul de complicată şi nepotrivită. La 16 ani a plecat să lucreze ca reporter, mai întâi în Marea Britanic natală, apoi în Statele Unite. A ajuns la nord-est de Los Angeles, în puţin populatul Bakersfield, unde a lucrat ca ajutor la o fermă şi ca poştaş, a locuit în afara oraşului, a făcut afaceri cu terenuri, fără succes, a căutat aur şi şi-a încercat norocul în exploatarea petrolului, dar totul fără nici un folos. După ce nu a reuşit să facă avere, a plecat şi a ajuns în cele din urma la Paris, unde a lucrat pentru ziare de limbă engleză.

Până atunci devenise obsedat de ascensiunea mijloacelor de informare în masa şi alarmat de ceea ce el considera a fi apariţia psihologiei de masă şi creşterea irascibilităţii naţionalismului virulent şi a intoleranţei în Europa. In 1903 a publicat prima sa carte, *Patriotism Under Three Flags* (*Patriotismul sub trei steaguri),* susţinând că „sentimentalismul" sau naţionalismul extrem lucrează

împotriva intereselor sistemului guvernamental.

Angell a obţinut apoi un loc de muncă — editor al ediţiei europene a *Daily Mail*, pe atunci ziarul cu cea mai mare circulaţie din lume. Impulsionat de cursa navala anglo-germană, Angell a scris în grabă o nouă carte, *Europe's Optical Illusion* (*Iluzia optică a Europei),* în care insista că nu este un pacifist şi nu se opune cheltuielilor militare ale Regatului Unit, dar, având în vedere cât de interconectată devenise economia mondială si cât de strânse legăturile comerciale şi de investiţii care uneau până în acel moment naţiunile, costurile războiului ar fi depăşit cu mult câştigurile chiar şi pentru învingător. Spre dezamăgirea lui Angell, nu a putut găsi o editură şi a ajuns să-şi publice şi să-şi distribuie singur cartea.

In ciuda începutului nefast, cartea a prins. Un înalt diplomat britanic a afirmat că „mi-a pus creierul în mişcare". O publicaţie a numit-o ,,cea mai discutată carte din ultimii ani". Nu s-ar fi putut imagina un elogiu mai mare decât ceea ce a spus însuşi ministrul de externe, sir Edward Gray, la un banchet: ,,Chiar recent a fost publicată o carte foarte interesantă, *Iluzia optică a Europei,* a cărei morală este să încerce să comunice naţiunilor faptul că, din punct de vedere comercial şi financiar, interesele lor sunt atât de legate, încât chiar şi învingătorul unei lupte între acestea este sortit să piardă mult mai mult decât ar putea câştiga".

Cartea a devenit bestseller, iar Norman Angell s-a lansat. La fel şi ,,Norman Angell": până în acel moment, el scrisese sub numele său real, Ralph Lane, adoptând ,,Norman Angell" pentru a-şi separa cărţile de articolele sale pentru *Daily Mail.* La ediţiile următoare, Angell a redenumit cartea *The Great Illusion* (*Marea iluzie).*

Au existat critici, printre care amiralul Mahan, care au respins argumentul lui Angell conform căruia interdependenţa tot mai mare face războiul lipsit de sens. ,,Naţionalitatea nu va dispărea în fata redesenării hărţii lumii", scria amiralul, cuvinte care au ecou si astăzi.

In ciuda criticilor, Angell dobândea o influenţă tot mai mare. Chiar si Kaizerul Wilhelm a citit cartea ,,cu un interes deosebit si a discutat-o pe larg". Cursa navală anglo-germană a continuat la viteză maximă; totuşi cele două puteri dovediseră reţinere în timpul unei crize din Balcani din 1912. Angell a luat acest lucru drept un semn al victoriei raţiunii asupra emoţiei. Intr-o călătorie în Statele Unite, în februarie 1914, el i-a spus unui reporter: „Nu va mai exista niciodată un alt război între puterile europene**. In iunie 1914, flota britanică a făcut o vizită de curtoazie de o săptămână în portul

german Kiel, bazându-se pe afirmaţia sa. In timp ce se afla acolo, la aproximativ 1 300 de kilometri spre sud, în Sarajevo, Franz Ferdinand, arhiducele Imperiului Austro-Ungar, a fost asasinat. Cinci săptămâni mai târziu a început Primul Război Mondial.

De atunci, Angell a fost ridiculizat de-a lungul anilor pentru că ar fi spus că legăturile economice puternice din prima epocă modernă a globalizării făceau războiul imposibil. Dar, deşi a fost un om care a folosit multe cuvinte, uneori prea multe, el nu a spus de fapt asta. Teza sa nu a fost ,,că războiul este imposibil, ci că este zadarnic**. Având în vedere deceniile sumbre care au urmat după Primul Război Mondial, cine poate spune că s-a înşelat?

într-adevăr, consecinţele războiului îi vor da dreptate lui
Angell: costurile pe termen lung au depăşit cu mult orice eventuale
câştiguri. Este un mesaj care bântuie tensiunile în creştere de astăzi
dintre Statele Unite si China.

*

Istorie *versus* drept internaţional, naţionalism şi putere militară *versus* interdependenţă şi interese comune — acestea definesc disputa asupra Mării Chinei de Sud.

Şi când auziţi *revendicări istorice,* spuneţi amiralul Zheng He. Când auziţi *libertatea mărilor*, spuneţi Hugo Grotius. Când este *cursa înarmării SUA—China,* atunci este celălalt amiral, Alfred Thayer Mahan. Şi, odată cu ruptura tot mai mare dintre Washington şi Beijing, gândiţi-vă la Norman Angell şi la costurile confruntării dintre două naţiuni care sunt atât de legate economic într-o economie mondială atât de conectată. Acestea sunt cele patru fantome care bântuie acele ape tulburi.

MULŢUMIRI

J

Vreau să-mi exprim în primul rând aprecierea pentru editorul meu, Ann Godoff, de la Penguin Press, care a încurajat acest proiect de la început, m-a ajutat să-l gândesc şi să-l modelez şi a cărei îndrumare m-a ajutat foarte mult. Will Hey Ward de la Penguin a fost profund implicat în editare şi în procesul de gândire şi a venit cu idei pertinente. Tot de la Penguin, îi mulţumesc lui Elisabeth Calamari pentru ocazia de a lucra din nou cu ea. Şi le mulţumesc şi celorlalţi de la Penguin pentru toate eforturile depuse într-un moment de mare provocare.

Ii mulţumesc din tot sufletul lui Stuart Proffitt, de la Penguin, Londra, intuitiv şi înţelept, care ştie să pună punctul pe i şi face asta cu precizie. Le mulţumesc lui Penelope Vogler şi colegilor ei din Londra.

Suzanne Gluck, agentul meu de la WME, mi-a fost tovarăş şi consilier cu mult înainte de această carte. Vreau să-mi exprim aprecierea şi faţă de colega ei, Andrea Blatt.

Această carte a beneficiat foarte mult de dedicarea Elenei Pravettoni pe tot parcursul proiectului. Cercetător şi analist cu mult talent şi acuitate, a susţinut prin părerile şi cunoştinţele sale fiecare etapă a acestei poveşti.

Am avut norocul să lucrez din nou cu Ruth Mandel, un editor foto extraordinar şi creativ, uneori chiar magic, şi cu Virginia Mason, expert cartograf, care s-a asigurat că hărţile spun povestea unei cărţi numite *Noua hartă.* Matthew Luckwitz a făcut acelaşi

t *

lucru în cazul graficii, iar Michael Blea s-a ocupat de design pentru

colitele foto. Le sunt foarte recunoscător doamnelor Freda Amar si

* *
Christa Temple, care mi-au susţinut eforturile pe tot parcursul scrierii acestei cărţi.

Steven Weisman, prieten de o viaţă, scriitor şi editor cu o abilitate neobişnuită, a citit exprimându-şi în mod direct şi corect şi cu o bună judecată părerea despre acest manuscris, aşa cum a făcut şi cu alte lucrări de-ale mele. Jamey Rosenfield, cu care colaborez de mulţi ani, a venit, ca întotdeauna, cu rigurozitatea, perspectiva, întrebările şi simţul structurii în discuţiile noastre despre această carte.

De asemenea, le sunt profund recunoscător colaboratorilor Atul Arya, Bhushan Bahree, Jason Bordoff, Jim Burkhard, Carlos Pascual, Jeff Marn şi Sue Lena Thompson pentru citirea atentă a întregii lucrări şi pentru criticile, ideile şi sfaturile pertinente şi cu care au contribuit tot timpul pe parcursul demersului - şi pentru implicarea lor în realizarea coliţelor foto. Le sunt foarte recunoscător celor care şi-au găsit timp pentru a citi şi a comenta părţi din carte. Am beneficiat de competenţele şi de sfaturile lor. Pentru informaţii despre Orientul Mijlociu şi pieţe: Frances Cook, Kristin Smith Diwan, Roger Diwan, Martin Indyk şi Meghan O'Sullivan. Pentru perspectivele lor asupra Asiei: James Ciad, Jin- Yong Cai, Bonnie Glaser, Găuri Jauhar şi Xizhou Zhou. Pentru cunoştinţele lor despre Rusia, Asia Centrală şi gazele europene: Simon Blakey, Thane Gustafson, Laurent Ruseckas, Matt Sagers, Shankari Srinivasan şi Michael Stoppard. Şi pentru perspectivele lor asupra energiei, tehnologiei şi surselor regenerabile de energie din America de Nord: Kevin Birn, Raoul LeBlanc, Charles Leykum, Jeff Meyer, Anna Mosby, Steven Koonin, Nina Sovich şi Edurne Zoco.

Sunt foarte norocos să fac parte din IHS Markit alături de colegi extrem de informaţi în domeniul energiei si în cel al economiei si le mulţumesc tuturor celorlalţi care m-au ajutat, inclusiv Aaron Brady, Vera de Ladoucette, Andrew Ellis, Mark Eramo, Karim Fawaz, Judson Jacobs, Dewey Johnson, Amy Kipp, Steven Knell, Alejandra Leon, Dylan Mair, Eduard Sala de Vedruna, Nirmal Shani, Zbyszko Tabernacki, Linda Toyias, John Webb, Stanislav Yazynin şi Irina Zamarina. De asemenea, vreau să-mi exprim aprecierea şi faţă de ceilalţi colegi care au ajutat în diferite etape şi foarte prompt.

IHS Markit, împreună cu echipa sa din întreaga lume, oferă o perspectivă globală asupra economiei mondiale şi vreau să le mulţumesc lui Lance Uggla, preşedinte şi director executiv şi echipei de conducere de la IHS Markit pentru sprijin şi îndrumare — Shane Akeroyd, Brian Crotty, Jonathan Gear, Sari Granat, Adam Kansler, Will Meldrum, Sally Moore, Yaacov

Mutnikas, Edouard Tavernier şi Ronnie West, precum şi lui Todd Hyatt şi directorului nostru, Lord Browne din Madingley.

Apreciez discuţiile de-a lungul multor ani cu profesorul universitar de la MIT şi fost secretar american pentru energic Ernest Moniz şi colaborarea cu iniţiativa sa privind viitorul energiei (Energy Future Initiative), aşa cum se pomeneşte şi în Capitolul 44. John Harper, istoric la Chevron, a oferit plin de bunăvoinţă îndrumare privind arhivele companiei. Marsha Salisbury a studiat bogatele arhive ale *Journal of Commerce (JOC),* o resursă extraordinară pentru dezvoltarea economiei globale. Vreau să le mulţumesc ei şi lui Peter Tirschwell, care conduce *JOC,* acum parte din IHS Markit, şi lui John Heimlich pentru ajutorul privind companiile aeriene. Ii mulţumesc pentru observaţiile sale în special doctorului James LeDuc, director al Laboratorului National Galveston si fost director al Diviziei de boli infectioase de la Centrul pentru Prevenirea şi Controlul Bolilor. Şi cu siguranţă vreau să-mi exprim aprecierea faţă de membrii mesei rotunde de la Brookings Institution privind securitatea energetică, pe care am privilegiul să o conduc, pentru discuţiile lor antrenante de-a lungul acestor câţiva ani.

Şi, în cele din urmă, şi cel mai important, o profundă apreciere faţă de familia mea pentru răbdarea, încurajările şi sfaturile lor — Rebecca, Alex şi Jessica. Şi pentru cel mai dur, dar şi criticul meu preferat, soţia mea, Angela Stent, care, în timp ce munceam la această carte, îşi redacta propria lucrare despre sfârşitul vechiului Război Rece şi începutul noilor războaie, dar care a susţinut şi s-a implicat în acest proiect. Vreau să-i mulţumesc din tot sufletul pentru ajutorul ei de-a lungul anilor. Iţi mulţumesc!

Şi încă ceva. Sunt singurul responsabil pentru conţinutul şi punctele de vedere din paginile acestei cărţi.

NOTE

Sursele pentru această carte includ Administraţia Americană pentru Informaţii în Domeniul Energiei şi evaluarea lunară a acesteia asupra energiei; Agenţia Internaţională pentru Energie; Banca Mondială; Fondul Monetar Internaţional; baze de date energetice, economice, auto şi maritime ale IHS Markit; BP Statistical Review şi BP Statistical Review All Data; OPEC; Agenţia Internaţională pentru Energie Regenerabilă; Eurostat; OCDE; Institutul Peterson de Economie Internaţională; Organizaţia Mondială a Comerţului; ASEAN; Naţiunile Unite; Institutul Internaţional de Studii Strategice; Jane s; Centrul de Resurse privind Noul Coronavirus al Universităţii Johns Hopkins. Notă: titlurile articolelor din media au fost scurtate din motive de spaţiu.

PARTEAI

Capitolul 1

1. Loren C. Steffy, *George* P. *Mitchell: Fracking, Sustainability, and an Unorthodox Quest to Save the Planet* (College Station, Texas A & M University Press, 2019), p. 174, p. 23; interviu cu Dan Steward; Gregory Zuckerman, *The Frackers: The Outrageous Inside Story of the New Billionaire Wildcatters* (New York, Portfolio/Pcnguin, 2013), p. 21; Dan Steward, *The Barnett Shale Play: Phoenix of the Fort Worth Basin* (Fort Worth, Fort Worth Geological Society, 2007); Russell Gold, *The Boom: How Fracking Ignited the American Energy Revolution and Changed the World* (New York, Simon & Schuster, 2014).

2. Interviu cu Dan Steward; Steward, *The Barnett Shale Play;* Gold, *The Boom;* Steffy, *George P. Mitchell,* p. 23; Roger Galatas, ,,Why George Mitchell Sold the Woodlands", *The Woodlands History,* decembrie 2011.

3. Interviu cu Dan Steward; Steffy, *George P. Mitchell,* p. 254.

4. Interviuri cu Dan Steward, Nick Steinsberger şi Larry Nichols.

***5. Balancing Natural Gas Policy: Fueling the Demands of a Growing Economy,* voi. 1 (Washington, D.C.: National Petroleum Council, septembrie 2003), p. 16; National Petroleum Council, Committee on Natural Gas, septembrie 3, 2003, trad., pp. 30-31.**

6. Interviu cu Larry Nichols.

7. Russell Gold, ,,Natural Gas Costs Hurt US Firms", *Wall Street Journal,* 17 februarie 2004.

***8. Potential Supply of Natural Gas in the United States,* Raport, The Potential Gas Committee (2011, 2019). President Obama, *Remarks on America's Energy Security,* Georgetown University, 30 martie 2011.**

Capitolul 2

1. Interviu cu Mark Papa; Lawrence C. Strauss, ,,The Accidental Oil

Man",
***Barron's*, 22 octombrie 2011.**
2. **Interviu cu Mark Papa; EOG Presentation, 2010.**
3. **Interviu cu John Hess; *Time,* 1 decembrie 1952.**
4. **Interviuri cu Harold Hamm şi John Hess; North Dakota Industrial Commission, Department of Mineral Resources, Annual Oil Production Statistics.**
5. **Cornell Lab of Ornithology, „All About Birds: Say's Phoebe"; Scott R. Loss, Tom Will şi Peter P. Marra, „The Impact of Free-Ranging Domestic Cats on Wildlife of the United States", *Nature Communications* 4 (2013); Christopher Helman, „Judge Throws Out Criminal Case Against Oil Companies for Killing Birds at Drilling Sites", *Forbes,* 18 ianuarie 2012; *United States v. Brigham Oil & Gas, L.P.,* 840 F. Supp. 2d 1202 (D.N.D. 2012); „Federal Court Holds That the Migratory Bird Treaty Act Does Not Apply to Lawful Activities That Result in the Incidental Taking of Protected Birds", Stoel Rives LLP, 30 ianuarie 2012.**
6. **Edgar Wesley Owen, *Trek of the Oil Finders: A History of Exploration for Petroleum* (Tulsa, American Association of Petroleum Geologists, 1975), pp. 886, 890.**
7. **Jon Meacham, *Destiny and Power: The American Odyssey of George Herbert Walker Bush* (New York, Random House 2016), p. 92.**
8. **Richard Nehring, „Hubbert's Unreliability", *Oil and Gas Journal,* 17 aprilie 2006; Leta Smith, Sang-Won Kim, Pete Stark şi Rick Chamberlain, „The Shale Gale Goes Oily", IHS CERA, 2011.**
9. **Interviu cu Scott Sheffield; Pioneer Natural Resources, „Wolfcamp Horizontal Play", Board Presentation, 16 noiembrie 2011; *Pioneering Independent* (Irving, Pioneer Natural Resources, 2018), capitolele 8 şi 9.**

Capitolul 3

1. **David Mitchell, „Change Is Coming", *New Orleans Advocate,* 23 septembrie 2015.**
2. **Jason Thomas, „Commodities, and the Global Slowdown", Carlyle Group, ianuarie 2020; Mohsen Bonakdarpour, IHS Markit Economics; PricewaterhouseCoopers, *Impacts of the Natural Gas, Oil, and Petrochemical Industry on the U.S. Economy in 2018* (PWC, 2020).**
3. **Daniel Raimi, *The Fracking Debate: The Risks, Benefits and Uncertainties of the Shale Revolution* (New York, Columbia University Press, 2018); International Energy Agency, *Tracking Fuel Supply* (Paris, noiembrie 2019); Oil and Gas Climate Initiative, „Keeping the Accelerator on Methane Reduction", Blog, aprilie 2020, https://oilandgasclimateinitiative.com/keeping-the-accelerator-on-methane-reduction/.**
4. **IHS, *America's New Energy Future: The Unconventional Oil and Gas Revolution and the United States Economy,* voi. 1 (octombrie 2012); vol. 2 (decembrie 2012); vol. 3 (septembrie 2013); Jeff Meyer, „Trade Savings: How the Shale Revolution Helped Moderate the Trade Deficit", IHS Markit Report, iulie 2020.**
5. **American Chemistry Council, „Notes on Shale Gas, Manufacturing, and**

the Chemical Industry”, februarie 2020.

6. Daniel Fisher, „Shale Gas and Buffett’s Billions Fuel Turnaround at Dow Chemical”, *Forbes,* 15 octombrie 2014; Zain Shauk, „Cheap Natural Gas Feeds Chemical Industry Boom”, *Houston Chronicle,* 19 aprilie 2012; Alex MacDonald, „Voestalpine Bets Big on U.S. Shale-Gas Boom”, *Market Watch,* 24 mai 2013.

Capitolul 4

1. Interviu cu Charif Souki.
2. *Journal of Commerce,* 3 februarie 1959.
3. Interviu cu Michael Smith.
4. Interviu cu Charif Souki; Gregory Zuckerman, *The Frackers: The Outrageous Inside Story of the New Billionaire Wildcatters* (New York, Portfolio/Penguin 2013), pp. 316-317.
5. Interviu cu Michael Smith.
6. Eliza Notides, „The US Department of Energy Speaks", *IHS CER^A Alert,* 21 mai 2013; Department of Energy, „Energy Department Authorizes Second Proposed Facility to Export Liquefied Natural Gas", 17 mai 2013; Christopher Smith, Testimony on the Effects of LNG Exports on US Foreign Policy, Committee on Oversight and Government Reform, U.S. House of Representatives, 30 aprilie 2014.
7. Steve Holland şi David Brunnstrom, „Trump Urges India’s Modi to Fix Deficit", Reuters, 26 iunie 2017; declaraţii făcute de preşedintele Trump, preşedintele Moon, secretarul comerţului Ross şi directorul NEG Gohn la întâlnirea bilaterală, 30 iunie 2017.
8. Interviu cu directorul executiv al unei companii petroliere.

Capitolul 5

1. Interviu.
2. Elizabeth Malkin, „To Halt Energy Slide", *New York Times,* 11 aprilie 2019; Jude Webster şi Michael Stott, „Mexico: Lopez Obrador Makes a Big Bet", *Financial Times,* 3 octombrie 2019; Sergio Chapa, „Mexico’s New President Takes Nationalist Tone", *Houston Chronicle,* 21 martie 2019.
3. Andres Schipani şi Bryan Harris, „Can Brazil’s Pension Reform Kick-Start the Economy?", *Financial Times, 22* octombrie 2019.

Capitolul 6

1. Remarcile preşedintelui Obama privind energia produsă în America, Gushing, Oklahoma, 22 martie 2012; Jane Maier, „Taking It to the Streets", *New Yorker,* 20 noiembrie 2011; Kevin Birn şi Cathy Crawford, „The GHG Intensity of Canadian Oil Sands Production: A New Analysis", IHS Markit Canadian Oil Sands Dialogue, iunie 2020. National Petroleum Council, *Dynamic Delivery: America’s Evolving Oil and Natural Gas Transportation Infrastructure* (Washington, D.C., 2019).
2. Interviu cu Carlos Pascual.
3. „Keystone XL Pipeline Permit Determination", declaraţie de presă, John Kerry, secretar de stat, Washington, D.C., 6 noiembrie 2015, https://2009-2017.state.gov/secretary/remarks/2015/!

1/249249.htm; „Background Briefing on the Keystone XL Pipeline", Special Briefing, Office of the Spokesperson, via teleconference, 6 noiembrie 2015, https://2009-2017.state.gOv/r/pa/prs/ps/2015/l 1/249266.htm.

4. U.S. Army Corps of Engineers, *Dakota* Access *Pipeline Environmental Statement,* 9 decembrie 2015; Dakota Access Pipeline, „Addressing Misconceptions About the Dakota Access Pipeline", https://daplpipelinefacts.com/The-Facts.html; Daryl Own, „The Untold Story of the Dakota Access Pipeline", *LSU Journal of Energy and Resources* 6 (primăvară 2018).
5. Charlotte Alter, „Inside Alexandria Ocasio-Cortez’s Unlikely Rise", *Time,*
21 martie 2019; Earth Justice, „The Dakota Access Pipeline", https://earthjustice.org/cases/2016/the-dakota-access-pipeline;
"Paying for Standing Rock", *Wall Street Journal,* 29 septembrie 2017; Blake Nicholson, „State, Feds Address Cleanup at Oil Pipeline Protest Camp", AP News, 15 februarie 2017.

Capitolul 7

1 .*Journal of Commerce,* 8 iulie 1946; 9 martie, 12 mai 1948.
2. Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money & Power* (New York, Simon & Schuster, 2009), capitolele 28-31; IHS Energy, *US Crude Oil Export Decision: Assessing the Impact of the Export Ban and Free Trade on the US Econorny* (Houston, 2014).
3. Lisa Murkowski, „Opening Remarks'[1], CERAWeek 2015; Lisa Murkowski, John McCain şi Bob Corker, ,,The U.S. Needs to End Its Ban on Crude Oil Exports", *Foreign Policy*, 14 aprilie 2015; Maros Sefcovic, „A 21st Century Transatlantic Energy Compact", Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C., 22 octombrie 2015.
4. Daniel Yergin şi Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for*
the World Economy (New York, Touchstone, 2002).
5. Maros Sefcovic, ,,A 21st Century Transatlantic Energy Compact".

Capitolul 8

1. Forumul Economic Internaţional de la Sankt-Petersburg, iunie 2013; Thomas Donilon, „Energy and American Power: Farewell to Declinism", *Foreign Affairs,* iunie 2013; Michael R. Pompeo, discurs la CERAWeek: „U.S. Foreign Policy in the New Age of Discovery", 12 martie 2019. Meghan O’Sullivan, *Windfall: How the New Energy Abundance Upends Global Politics and Strengthens America's Power* (New York, Simon & Schuster, 2017), capitolele 5 şi 6.
2. Bruce Jones, David Steve şi Emily O’Brien, *Fueling a New Order? The New*
Geopolitical and Security Consequences of Energy (Washington, D.C., Brookings Institution, 2014), p. 12.
3. *Foreign Relations of the United States, 1950, vol.* 5 (Washington, D.C., United States Government Printing Office, 1978) p. 1191.
4. Trade Partnership Worldwide, „Trade and American Jobs: The Impact of
Trade on U.S. and State-Level Employment", februarie 2019.
5. Carlos Pascual, „The New Geopolitics of Energy", Columbia Center on Global Economic Policy, septembrie 2015, pp. 14-15; Javier Bias, „Iran Sanctions Push Oil Price", *Financial Times,* 23 ianuarie 2012;

„Iran: EU Oil Sanctions", BBC, 23 ianuarie 2012.
6. Christopher Alessi şi Sarah McFarlane, „Europe Opens Up to Other Gas Suppliers", *Wall Street Journal,* 27 septembrie 2018.
7. Interviu (Korea).
8. Interviu.
9. Raoul LeBlanc, „The Impact of Financial Discipline on Crude Supply", IHS Markit, 23 ianuarie 2020.

PARTEA A II-A

Capitolul 9

1. Angela Stent, *The Limits of Partnership: U.S.-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, NJ, Princeton University Press, 2014), p. 191; Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017), p. 149.
2. Vaghit Alekperov, *Oil of Russia: Past, Present and Future* (Minneapolis, East View Press, 2011), pp. 98, 128.
3. Alekperov, *Oil of Russia,* pp, 173—174.
4. Alekperov, *Oil of Russia,* p. 252.
5. Egor Gaidar, „The Soviet Collapse: Grain and Oil", American Enterprise Institute, aprilie 2007.
6. Interviu cu Mihail Gorbaciov; Egor Gaidar, *Collapse of an Empire: Lessons for Modern Russia* (Washington, DC, Brookings Institution Press, 2007), p. 165.
7. Serhii Plokhy, *The Last Empire: The Final Days of the Soviet Union* (Londra, One World, 2014), pp. 303-310, 367, 377.
8. Interviu cu Egor Gaidar; Thane Gustafson, *Wheel of Fortune: The Battle for Oil and Power in Russia* (Cambridge, Harvard University Press, 2012), capitolele 2—5.
9. Fiona Hill şi Clifford G. Gaddy, Mr. *Putin: Operative in the Kremlin* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2015), pp. 107-115, 181— 183; Angela Stent, *Putin's World: Russia Against the West and with the Rest* (New York, Twelve 2019), pp. 4, 83—86; Stent, *Limits of Partnership,* pp. 4, 85—86.
10. Interviu.

Capitolul 10

1. Paul R. Magosci, *A History of Ukraine: The Land and Its Peoples* (Toronto, University of Toronto Press, 2010), pp. 72—73; Serhii Plokhy, *The Gates of Europe: A History of Ukraine* (New York, Basic Books, 2015), p. 167.
2. Serhii Plokhy şi M.E. Sarotte, „The Shoals of Illusion", *Foreign Affairs,* 22 noiembrie 2019; Steven Pifer, ,,The Budapest Memorandum and U.S. Obligations", Brookings Institution, 4 decembrie 2014.
3. Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe* (Cambridge, MA, Harvard University Press, 2020), capitolul 9.
4. Serhii Plokhy, *The Gates of Europe,* pp. 333-334; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014), capitolul 5; Samuel Charap şi Timothy J. Colton, *Everyone Loses: The Ukraine Crisis and the Ruinous Contest for Post-Soviet Eurasia* (New York, Routledge 2017), p. 89.

5. Jonathan Stern, „The Russian-Ukrainian Gas Crisis of January 2006", *Oxford Institute for Energy Studies,* 16 ianuarie 2006; „Beginning of Meeting on Economic Issues", Kremlin, 8 decembrie 2005; http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/23321; Thane Gustafson şi Matthew Sagers, „Gas Transit Through Ukraine; The Struggle for Ukraine's Crown Jewels", CERA, 2003.
6. Condoleezza Rice, remarci la micul dejun al corespondenţilor de la Departmentul de Stat, 5 ianuarie 2006; Jonathan Stern, „The Russian- Ukrainian Gas Crisis".
7. Simon Blakey şi Thane Gustafson, „Russian-Ukrainian Gas: Why It's Different This Time", CERA, 2009.

Capitolul 11

1. Thane Gustafson şi Simon Blakey, „It's Not Over Till It's Over: The Russian-Ukrainian Gas Crisis in Perspective", CERA, 2009.
2. „Official Launch of Construction of Nord Stream", comunicat de presă, 9 aprilie 2010; Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe* (Cambridge, MA, Harvard University Press, 2020), p. 372; Gerrit Wiesmann, „Russia-EU Gas Pipeline", *Financial Times,* 8 noiembrie 2011; Isabel Gorst şi Neil Buckley, „Russia Opens $10bn Nord Stream", *Financial Times,* 6 septembrie 2011.
3. Comisia Europeană, „Al treilea pachet energetic", https://ec.europa.eu/energy/en/topics/markets-and-consumers/market-legislation/third-energy-package.
4. Curtea federală germană a auditorilor, „Raport 2016 — Implementarea tranziţiei energetice", 21 decembrie 2016, www.bundesrechnungshof.de/en/veroeffentlichungen/products/beratungsberichte/sammlung/2016-report-implementation-of-energy-transition.
5. Angela Stent, *From Embargo to Ostpolitik: The Political Economy of West German—Soviet Relations, 1955-1980* (Cambridge, Cambridge University Press, 1981), p. 69; Edwin L. Dale, „Soviet Oil Feeds Dispute in the West*', *New York Times,* 5 iunie 1961; Raymond P. Brandt, „Oil a New Soviet Weapon in Economic and Political Offensive Against West", *St. Louis Post-Dispatch, 4* iunie 1961.
6. Charles Moore, *Margaret Thatcher: The Authorized Biography,* voi. 1, *From Grantham to the Falklands* (New York, Knopf, 2013), pp. 578—579.
7. Moore, *Margaret Thatcher,* p. 584; Gustafson, *The Bridge*, p. 160; George Shultz, *Turmoil and Triumph: Diplomacy, Power, and the Victory of the American Ideal* (New York, Charles Scribner's Sons, 1993), pp. 89, 140.

Capitolul 12

1. Edward J. Epstein, *How America Lost Its Secrets* (New York, Vintage 2017), pp. 143-144; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014), p. 270,
2. Stent, *The Limits of Partnership,* pp. 219, 270, 293.
3. Jeffrey Goldberg, „The Obama Doctrine", *Atlantic,* aprilie 2016; James

Marson, „Putin to the West”, *Time,* 25 mai 2009.
4. Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017) p. 65.
5. Mark Kramer, „Why Did Russia Give Away Crimea”, 19 mai 2014, Cold
War International History Project e-Dossier No. 47; William Taubman, *Khrushchev: The Man and His Era* (New York, Norton, 2003), capitolele 9 şi 10.
6. U.S. Treasury Secretary Jacob J. Lew, „Evolution of Sanctions and Lessons
for the Future”, Carnegie Endowment for International Peace, Washington, D.C., 30 martie 2016; Ministrul Justiţiei şi al Securităţii, Guvernul Ţărilor de Jos, „Decizie de punere sub acuzare în cazul MH17”, Scrisoare către Parlament, 19 iunie 2019.
7. Lew, „Evolution of Sanctions”; Jacob Lew şi Richard Nephew, „The Use
and Misuse of Economic Statecraft”, *Foreign Affairs,* noiembrie/decembrie 2018.
8. U.S. Geological Survey, „Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of
Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle”, 2008; „Russia Plants Flag Under N Pole”, BBC News, 2 august 2007.
9. U.S. Energy Information Administration, *Technically Recoverable Shale Oil and Shale Gas Resources: An Assessment of 137 Shale Formations in 41 Countries Outside the United States,* iunie 2013, tabel 4, p, 8; Timothy Gardner, „Exxon Winds Down Drilling”, Reuters, 19 septembrie 2014; Jack Farchy, „Gazprom Neft Strives to Go It Alone”, *Financial Times, 3* ianuarie 2017.

Capitolul 13

1. Interviu cu Aleksei Kudrin.
2. Fondul Monetar Internaţional, „Russian Federation; 2019 Article IV Consultation Staff Report”, august 2019.

Capitolul 14

1. Donald Tusk, „A LTnited Europe Can End Russia’s Energy Stranglehold”, *Financial Times,* 21 aprilie 2014; Maros Sefcovic. „Nord Stream II—
Energy Union at the Crossroads", Bruxelles, 6 aprilie 2016; „Germany to Back Nord Stream 2 Despite Ukraine Tensions", EURACTIV.com cu Reuters, 4 decembrie 2018 (proiect comercial); Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe,* (Cambridge, Harvard University Press, 2020), capitolul 12.
2. ,,Sally Yates and James Clapper Testify on Russian Election Interference",
Washington Post, 8 mai 2017; Ben Smith, Blog, „Hillary: Putin «Doesn't Have a Soul»", *Politico,* 6 ianuarie 2008; Michael Crowley şi Julia Ioffe, „Why Putin Hates Hillary", *Politico,* 25 iulie 2016.
3. Polina Nikolskaya, „Russia’s Largest Oil Producer Says New US Sanctions
Are Going to Backfire", *Business Insider, 3* august 2017.
4. Declaraţia preşedintelui Donald J. Trump despre semnarea „Countering America’s Adversaries Through Sanctions Act", 2 august 2017.
5. Gustafson, *Th.e Bridge,* p. 411.

6. Elena Mazneva, Patrick Donahue şi Anna Shiryaevskaya, „Germany, Austria Tell U.S. Not to Interfere", *Bloomberg,* 15 iunie 2017; Alissa de Carbonnel şi Vera Eckert, „EU Stalls Russian Gas Pipeline", Reuters, 21 martie 2017.
7. Wolfgang Ischinger, „Why Europeans Oppose the Russian Sanctions Bill", *Wall Street Journal,* 17 iulie 2017; Andrew Rettman, „Merkel: Nord Stream 2 Is «Political»", *EUObserver,* 11 aprilie 2018; Scrisoarea Senatului SUA către secretarul Trezoreriei Steven Mnuchin şi adjunctul secretarului de stat John J. Sullivan, 15 martie 2018; CNBC, 11 iulie 2018; Steven Erlanger şi Julie Hirschfeld Davis, „Trump vs. Merkel", *New York Times,* 11 iulie 2018; Tom DiChristopher, „Behind Nord Stream 2", CNBC, 11 iulie 2018; „Trump and Juncker Agree", CNBC, 25 iulie 2018.
8. Roman Olearchyk şi Henry Foy, „Zelensky Stands Firm", *Financial Times,* 10 decembrie 2019; Helen Maguire şi Ulf Mauder, conferinţa de presă Putin-Merkel, 11 ianuarie 2020, http://en.kremlin.ru/events/president/transcript/press conferences/62 565.
9. Fişă informativă a Comisiei Europene, „O strategie a UE pentru gazul natural lichefiat şi pentru stocarea gazelor", 16 februarie 2016; Groningen, Field Summary Report, IHS Markit, februarie 2020.
10. Andrius Sytas şi Nerijus Adomaitis, „Lithuania Installs LNG Terminal to End Dependence on Russian Gas", *Daily Mail,* 27 octombrie 2014.
11. Asociaţia Producătorilor de Gaz din Ucraina, http://agpu.org.ua/en/.
12. „Ceremony of First Tanker Loading", Kremlin, 8 decembrie 2017, http://cn.kremlin.ru/events/president/transcripts/56338: Henry Foy, „Russia’s LNG Ambitions", *Financial Times,* 27 decembrie 2017; Matthew Sagers, Dena Sholk, Anna Galtsova şi Thane Gustafson, „Russia’s New LNG Strategy", IHS Markit, aprilie 2018.
13. Gregory Meyer, Ed Crooks, David Sheppard şi Andrew Ward, „Gas from Russian Arctic to Warm Homes in Boston", *Financial Times, 22* ianuarie 2018; www.markey.senate.gov/news/press-releases/senator-markey-calls-for-greater-scrutiny-of-lng-shipments-from-russia-to-the-united- states.
14. Henry Foy, „Russia’s Novatek Shows Resilience", *Financial Times,* 1 august 2018.
15. John Webb şi Stanislav Yazynin, „Russia’s Northern Sea Route", IHS Energy, aprilie 2015.
16. Sagers *et al,* „Russia’s New LNG Strategy"; Foy, „Russia’s LNG Ambitions".

Capitolul 15

1. ,,Merkel Sees No End to EU Sanctions", Reuters, 19 august 2016; James Henderson şi Tatiana Mitrova, „Energy Relations Between Russia and China: Playing Chess with the Dragon", Oxford Institute for Energy Studies, august 2016; Sergei Karaganov, „Global Tendencies and Russian Policies", *Russia* in *Global Affairs,* 13 februarie 2016; „Press Statement Following Russian-Chinese

Talks", Kremlin, 20 mai 2014, http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/21047: Angela Stent, *Putin's World: Russia Against the West and with the Rest* (New York, Twelve 2019), p. 103; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US- Russiaîi Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014).

2. **Bobo Lo, *Russia and the New World Disorder* (Londra, Chatham House, 2015), p. 133; transcrierea conversaţiei lui Putin cu Lionel Barber şi Henry Foy, *Financial Times,* 27 iunie 2019, https://www.ft.com/content/878d2344-98f0-l lc9-9 573-ee5cbb98ed36.**
3. **Brian Spegele, Wayne Ma şi Gregory L. White, „Russia and China Agree", *Wall Street Journal,* 21 mai 2014; „Răspunsuri la întrebările jurnaliştilor în urma unei vizite în China", Kremlin, 21 mai 2014, http: / / en. kremlin. ru /events / pr e sident / news /210 64.**
4. **Erica Downs, „China's Quest for Oil Self-Sufficiency in the 1960s", manuscris nepublicat, 2001.**
5. **„Press Statements Following Russian-Chinese Talks", Kremlin, 8 mai 2015, http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/49433 („key partner"); Cheang Ming, „«Best Time in History» for China-Russia Relationship", CNBC, 4 iulie 2017; „Putin: Outside Interference in South China Sea Dispute Will Do Only Harm", Reuters, 5 septembrie 2016; Nikolai Novichkov şi James Hardy, „Russia Ready to Supply «Standard» Su-3s", *Jane's,* 25 noiembrie 2014; Aleksandr Gabuev, „China and Russia: Friends with Strategic Benefits", Carnegie, 7 aprilie 2017; „Russia-China Military Ties «at All-Time High»", *RT*, 23 noiembrie 2016.**
6. **Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017), p. 90.**
7. **Dragoş Tîrnoveanu, „Russia, China and the Far East Question", *The Diplomat* 20 ianuarie 2016.**
8. **„Pancake Diplomacy", *The Week,* 12 septembrie 2018.**

Capitolul 16

1. **Halford Mackinder, „The Geographical Pivot of History", *Geographical Journal* 23, nr. 4, aprilie 1904, pp. 421-437.**
2. **Dan Morgan şi David B. Ottaway, „Azerbaidjan's Riches Alter the Chessboard", *Washington Post,* 4 octombrie 1998.**
3. **Daniel Yergin, *The Quest: Energy, Security, and the Remaking of the Modern World* (New York, Penguin, 2011), capitolele 2 şi 3; Amy Myers Jaffe şi Robert A. Manning, „The Myth of the Caspian «Great Game»: The Real Geopolitics of Energy", *Survival* 40, nr. 4 (iarna 1998—1999), p. 116.**
4. **Georgi Gotev, „Kazakhstan's Transition", EURACTIV.com, 24 aprilie 2019.**
5. **„Plenary Session of St Petersburg International Economic Forum", Kremlin, 7 iunie 2019, http://en.krcmlin.ru/events/president/ncws/60707: Radina Gigova, „Xi Gets Russian Ice Cream from «Best and Bosom Friend»'*, CNN, 17 iunie 2019.**
6. **Ceremonia de la gazoductul ,,Puterea Siberiei",**

httns://www.youtube.com/watch?v=vzafifHkxPk Anna Galtsova, Jenny Yang şi Sofia Galas, ,,Power of Siberia: Upcoming Debut to the China Gas Market", IHS Markit, 25 noiembrie 2019; discursul lui Putin, 10 martie
2020: http://enAremlin.ru/events/president/ncws/62964:_*The Economist,* 10 martie 2020.

PARTEA A III-A

Capitolul 17

1. Congressional Research Service, „U.S-China Investment Ties", 28 august
2019 şi „U.S.-China Trade and Economic Relations", 29 ianuarie 2020; NAFSA: Association of International Educators (Chinese university students).
2. Bill Clinton, *My Life* (New York, Vintage, 2005), p. 922; Bill Clinton, discurs, Johns Hokins SAIS, Washington, D.C., 9 martie 2000.
3. Jacqueline Varas, „Trade Policy Under President Trump", American Action Forum, Insight, 13 decembrie 2016.
4. Graham Allison, *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* (Boston: Houghton Mifflin Harcourt, 2017); „Xi Jinping's Speech on China-U.S. Relations in Seattle", *Beijing Review,* 23 septembrie 2015.
5. Autorul cărţii *The China Dream,* colonelul Liu Mingfu, propune „un maraton de 100 de ani" în care China va deveni importantă. Acesta a dat titlul cunoscutei cărţi a lui Michael Pillsbury *The Hundred-Year Marathon: China's Secret Strategy to Replace America as the Global Superpower* (NewYork, St. Martin's Griffin, 2016). De asemenea, Michael Fabey, *Crashback: The Power Clash Between the U.S. and China in the Pacific* (New York, Scribner, 2017), p. 59; Minghao Zhao, „Is a New Cold War Inevitable? Chinese Perspectives on US-China Strategic Competition", *Chinese Journal of International Politics* 12, nr. 3 (2019), p. 374.
6. Allison, *Destined for War,* p. 13.
7. IHS Markit Autoinsight.
8. Nicholas Eberstadt, „With Great Demographics Comes Great Power", *Foreign Affairs*, iulie/august 2019; Nicholas Eberstadt, „China's Demographic Outlook to 2040 and Its Implications", American Enterprise Institute, ianuarie 2019.
9. „Xi Wants High-Tech Fighting Force", *China Daily,* 1 mai 2018; „Military
expenditure by country", SIPRI, 2019; „The U.S.-China Military Scorecard", RAND Corporation, 2015; Elbridge Colby, „How to Win America's Next War", *Foreign Policy,* 5 mai 2019; *Jane's,* „China's Advanced Weapons Sys-tems", 12 mai 2018. Acest raport citează o lucrare chinezească, *The Science of Military Strategy,* p. 8.
10. Michael Gordon, „Marines Plan to Retool to Meet China Threat", *Wall Street Journal,* 22 martie 2020; David H. Berger, *Force Design,* United States Marine Corps, martie 2020, p. 2.
11. Evan Osnos, „Making China Great Again", *New Yorker,* 1 ianuarie 2018.
12. „Discursul preşedintelui Xi Jinping", *China Daily,* 14 mai 2017.
13. Interviu cu James Stavridis; Allison, *Destined for War,* p. 150; Robert D. Kaplan, specialist în geografie şi geopolitica, descrie Marea Chinei de Sud drept „un nod principal al puterii politice

globale, având un rol esenţial în păstrarea echilibrului puterii din lumea întreagă". Robert D. Kaplan, *Asia's Cauldron: The South China Sea and the* End *of a Stable Pacific* (New York, Random House 2015), p. 49.

Capitolul 18

1. Centre des Archives Diplomatiques du Ministere de l'Europc et des Affaires Etrangeres, 32 CPCOM/79, ASIE 1930-1940, CHINE, E 513-0 sd/e 749.
2. Monique Chemillier-Gendreau, *Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands* (Cambridge, MA, Kluwer Law International, 2000), pp. 226-227; Clive Schofield şi Ian Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes and Rising Tension* (Washington, D.C., Jamestown Foundation, 2009), p. 11; David Hancox şi Victor Prescott, *A Geographical Description of the Spratly Islands and an Account of Hydrographic Surveys Amongst Those Islands,* International Boundaries Research Unit, Maritime Briefing, voi. 1, nr. 5. 6 (1995), p. 38; Stein Tonnesson, „The South China Sea in the Age of European Decline", *Modern Asian Studies* 40 (2006), pp. 1-57, 3.
3. Centre des Archives Diplomatiques du Ministere de l'Europe et des Affaires Etrangeres, 32 CPCOM/79, ASIE 1930-1940, CHINE, E 513-0 sd/e 749.
4. „How Much Trade Transits the South China Sea?", China Power, Project
CSIS, 10 octombrie 2019; Schofield şi Storey, *South China Sea Dispute,* p. 9; Alan Dupont, „Maritime Disputes in the South China Sea: ASEAN's Dilemma", *Perspectives on the South China Sea,* ed. Murray Hiebert, Phuong Nguyen şi Gregory Poling (Washington, D.C., CSIS, 2014), p. 46; Ian Storey, „Disputes in the South China Sea: Southeast Asia's Troubled Waters", *Politique Etrangere* 79, nr. 3 (2014), p. 11.
5. Chemillier-Gendreau, *Sovereignty over the Paracel and Spratly,* pp. 205—206, 210 —211; Bill Hayton, *The South China* Sea: *The Struggle for Power in Asia* (New Haven Yale University Press, 2014), pp. 54-55.
6. State Council, White Paper on South China Sea, iulie 2016, document în
engleză.
www.gov.cn
/state_council/ministries/2016/07/ 13/content_2 81475392 503075.htm; Henry Kissinger, *On China* (New York, Penguin, 2011); Hayton, *The South China Sea,* p. 55 , Denis Twitchett şi John K. Fairbank, *The Cambridge History of China,* vol. 10, *Late Ch'ing, 1800—1911, Part 1* (Cambridge, Cambridge University Press, 1978), capitolul 5.
7. State Council, White Paper on South China Sea, http://cnglish.www.gov.cn/state
_council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm; Peter A. Dutton, „Through a Chinese Lens", *Proceedings of the U.S. Naval Institute* 136, nr. 4 (aprilie 2010), p. 25; Zou Keyuan, „The Chinese Traditional Maritime Boundary Line in the South China Sea and Its Legal Consequences for the Resolution of the Dispute over the Spratly Islands", *International Journal of Maritime and Coastal Law* 14, nr. 1 (1999), p. 33; Hayton, *The South China Sea,* p.

56; William Callahan, „The Cartography of National Humiliation an the Emergence of China’s Geobody", *Public Culture* vol. 21, nr. 1, iarna 2009, p. 154; „Spratlys - Spratly Islands (Nansha Islands) of China", www.spratlvs.org/islands- names/ 1935.htm (cronologia hărţilor). Despre Bai Meichu şi *Journal of Geographical Studies,* vezi Pei-yin Lin şi Weipin Tsai, *Print, Profit, and Perception: Ideas, Information and Knowledge in Chinese Societies,* 1895— 1949 (Leiden: Brill, 2014), pp. 105-111 şi Brian Moloughney şi Peter Zarrow, ed., *Transforming Society: The Making of a Modern Academic Discipline in Twentieth Century China* (Hong Kong: Chinese University of Hong Kong Press, 2011), pp. 310-317, 331-332.

8. Tonnesson, „The South China Sea in the Age of European Decline", p. 29.

9, Philip Short, *Mao:* A *Life* (New York, Henry Holt, 2000), pp. 418-420;
Zheng Wang, „The Nine-Dashed Line, «Engraved in our Hearts»", *The Diplomat,* 25 august 2014.

Capitolul 19

1. Declaraţie publică a Guvernului Republicii Populare Chineze cu privire la
chestiunea jurisdicţiei în arbitrajul din Marea Sudului iniţiat de Republica Filipine, 7 decembrie 2014.

2. Zhiguo Gao şi Bing Bing Jia, „The Nine-Dash Line in the South China Sea: History, Status, and Implications", *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), p. 101; Bill Hayton, *The South China* Sea: *The Struggle for Power in Asia* (New Haven Yale University Press, 2014), pp. 24-26; Florian Dupuy şi Pierre-Marie Dupuy, „A Legal Analysis of China’s Historic Rights Claim in the South China", *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), pp, 124, 136-141; Robert Beckman, „The UN Convention of the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea", *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), p. 143; U.S. Department of State, „Limits in the Seas: Maritime Claims in the South China Sea", 5 decembrie 2014, p. 9.

3. Iniţiativa Asiei privind transparenţa maritimă la Centrul de Studii Strategice şi Internaţionale, Washington, pentru informaţii şi hărţi cu privire la Marea Chinei de Sud: https://amti.csis.org şi https://amti.csis.org/island-tracker/china/; David E. Sanger şi Rick Gladstone, „Piling Sand in a Disputed Sea", *New York Times,* 8 aprilie
2015.

4. U.S. Department of State, „Limits in the Seas", pp. 16, 19; Zhiguo Gao şi
Bing Bing Jia, „The Nine-Dash Line in the South China Sea", p. 102; Dupuy şi Dupuy, „A Legal Analysis of China’s Historic Rights Claim", p. 139.

5. Interviu cu Robert Beckman.

6. Jeff Himmelman, „A Game of Shark and Minnow", *New York Times Magazine,* 27 octombrie 2013; Ben Blanchard, „Duterte Aligns Philippines", Reuters, 20 octombrie 2016. People's Republic of China, „China Adheres to the Position of Settling Through

Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea", iulie 2016; State Council, White Paper on South China Sea, iulie 2016, http: / /enelish. www.gov.cn/state council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm.
7. Interviuri cu Robert Beckman şi Antonio Carpio.
8. Shih Hsiu-Chuan, „Ma Addresses Nation's Role in S China Sea", *Taipei Times,* 2 septembrie 2014; „Joining the Dashes", *The Economist,* 4 octombrie 2014.

Capitolul 20

1. Ezra Vogel, *Deng Xiaoping and the Transformation of China* (Cambridge, Harvard University Press, 2013); Richard Baum, *Burying Mao: Chi?iese Politics in the Age of Deng Xiaoping* (Princeton, Princeton University Press, 1994); Daniel Yergin şi Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Touchstone, 2002), p. 197.
2. Bill Hayton, *The South China* Sea: *The Struggle for Power in Asia* (New Haven: Yale University Press, 2014), pp. 28, 121.
3. Carlyle A. Thayer, ,,Recent Developments in the South China Sea: Implications for Peace, Stability, and Cooperation in the Region", *South China Sea Studies,* 24 martie 2011, p. 3; U.S. Department of State, „Limits in the Seas"; Tran Truong Thuy şi Le Thuy Trang, *Power, Law, and Maritime Order in the South China Sea* (Lanham, Lexington Books, 2015), pp. 103-115.
4. Interviuri; Hillary Rodham Clinton, *Hard Choices* (New York, Simon & Schuster, 2014), p. 79; Edward Wong, „Chinese Military Seeks to Extend Its Naval Power", *New York Times,* 23 iulie 2010.

Capitolul 21

1. Interviu cu Tommy Koh.
2. Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433* (New York, Oxford University Press, 1994), pp. 170, 88, 20; Geoff Wade, „The Zheng He Voyages: A Reassessment", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 78, nr. 5. 1 (2005), pp. 37-58; Valerie Hansen, *The Open Empire: A History of China to 1800* (New York, Norton, 2015), pp. 352-360.
3. Michael Fabey, *Crashback: The Power Clash Between the U.S. and China in the Pacific* (New York, Scribner, 2017), p. 65; Joseph Kahn, „China Has an Ancient Mariner to Tell You About", *New York Times,* 20 iulie 2005.
4. Kurt Campbell, *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia* (New York, Twelve, 2016), pp. 185-187; Patrick E. Tyler, „China Warns U.S. to Keep Away from Taiwan Strait", *New York Times,* 18 martie 1996.
5. Peng Yining, „Sea Change", *China Daily,* 24 septembrie 2014; Jeremy Page, „As China Expands Its Navy", *Wall Street Journal,* 30 martie 2015.
6. Henry Kissinger, *On China,* (New York, Penguin, 2011), pp. 514—527.

Capitolul 22

1. H.C. Ling, *The Petroleum Industry of the People's Republic of China* (Palo Alto, CA, Hoover Institution Press, 1975).
2. *Far Eastern Eco?wmic Review,* februarie 2004.
3. Xizhou Zhou, „Battle for the Blue Skies: How China's Anti-Smog Campaign Triggered a Natural Gas Crisis and a Switch to «Clean Coal»", IHS Markit, 15 martie 2018; Jenny Yang şi Xiaomin Liu, „The Battle for the Blue Sky Continues", IHS Markit, 9 iulie 2018.
4. „In High Seas, China Moves Unilaterally", *New York Times,* 8 mai 2014;
John Ruwitch şi Nguyen Phuong Ling, „Chinese Oil Rig Moved Away", Reuters, 16 iulie 2014; „China, Vietnam to Address Maritime Disputes Without Using «Megaphone Diplomacy»: Xinhua", Reuters, 27 decembrie 2014; Khanh Vu, „Chinese Ship Leaves Vietnam's Waters", Reuters, 24 octombrie 2019; Carl Thayer, „A Difficult Summer in the South China Sea", *The Diplomat,* noiembrie 2019.
5. Dylan Mair şi Rachel Calvert, „Energy Drivers for Offshore Cooperation", revizuit 2019, IHS Markit, nepublicat; U.S. Energy Information Administration, „South China Sea", 7 februarie 2013; U.S. EIA, „Contested Areas of South ChinaSea Likely Have Few Conventional Oil and Gas Resources", 3 aprilie 2013; Lee Hsien Loong, „The Endangered Asian Century", *Foreign Affairs,* iuiie-august 2020, p. 59.

Capitolul 23

1. Arthur Donovan şi Joseph Bonney, *The Box That Changed the World: Fifty Years of Container Shipping* (East Windsor, Commonwealth Business Media, 2006), p. 46; Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* (Princeton, Princeton University Press, 2006), p. 15; Peter Drucker, *Innovation and Entrepreneurship,* www.academia.edu/38623791 /Innovation_and_entrepreneurship_-_Peter_F_Drucker, p. 31.
2. *Journal of Commerce,* 3 iunie 2001; Donovan şi Bonney, *The Box,* pp. 51
52, 97; Levinson, *The Box,* p. 165.
3. IHS Markit PIERS şi IHS World Trade Service; *Journal of Commerce,* 3 iunie 2001; Donovan şi Bonney, *The Box,* p. 177.

Capitolul 24

1. Sarah Raine şi Christian Le Miere, *Regional Disorder: The South China Sea*
Dispute (NewYork, Routledge, 2013), p. 167.
2. Interviu cu Bilahari Kausikan.
3. Xi Jinping, ,,China-US Ties", *China Daily,* 24 septembrie 2015. Xi Jinping, *The Governance of China* (Beijing, Foreign Language Press, 2014), pp. 479-480.
4. Xi Jinping, „Achieving Rejuvenation Is the Dream of the Chinese People",
Governance of China, pp. 37—39; „Xi Pledges Great Renewal of Chinese Nation", *People's Daily,* 30 noiembrie 2012; Edward Wong, „Signals of a More Open Economy in China", *New York Times,* 9 decembrie 2012.
5. Elizabeth C. Economy, *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State* (New York, Oxford University Press, 2018); Xi

Jinping, discurs în Congresul Naţional al Poporului, *China Daily,* 22 martie 2018; „Xi Jinping Promises More Assertive Chinese Foreign Policy", *Fi?iancial Times,* 20 martie 2018.
6. „«Leave Immediately»: US Navy Plane Warned over South China Sea", CNN, 24 august 2018, www.stltodav.com/news/world/leave-immediatelv-us-navv-plane-warned-over-south-china-sea/article_fcb06c65 -9775- 5f07- b3d9 - bfa4cea0a28d.
7. Michael R. Pompeo, „Americas Indo-Pacific Economic Vision", observaţii la Camera de Comerţ a SUA, Washington, D.C., 30 iulie 2018; Joe Gould, „U.S. Senate Panel Sets Sights", *Defense News,* 6 iunie 2018.
8. Interviu cu Tommy Koh,
9. Interviu cu Chan Heng Chee.
10. Interviu cu Adam P. Liff şi G. John Ickenberry, „Racing Toward Tragedy?: China’s Rise, Military Competition in the Asia Pacific, and the Security Dilemma", *International Security* 39, nr. 2 (toamna, 2014), p. 78.
11. Liff şi Ickenberry, „Racing Toward Tragedy?", p. 72; Interviu cu Peter Ho; Consiliul pentru Relaţii Externe, „Conflict in the South China Sea: Contingency Planning Memorandum Update"; Interviu.
12. *Defusing the South China Sea Disputes: A Regional Blueprint* (Washington, D.C., CSIS, 2018); Raine şi Le Miere, *Regional Disorder,* pp. 179—214; Bonnie Glaser, „A Step Forward in U.S.-China Military Ties: Two CBM Agreements", Iniţiativa pentru transparenţa maritimă a Asiei, 11 noiembrie 2014.
13. Interviu cu Yoriko Kawaguchi; Yoji Koda, „Japan’s Perspectives on U.S. Policy Toward the South China Sea", in *Perspectives on the South China Sea,* ed. Murray Hiebert, Phuong Nguyen şi Gregory Poling (Washington, D.C., CSIS, 2014), pp. 85- 87; Ian Storey şi Lin Cheng-yi,
The South China Sea Dispute: Navigating Diplomatic and Strategic Tensions (Singapore, ISEAS, 2016), p. 5.
14. Jacqueline Varas, ,,Trade Policy Under President Trump“, American Action Forum, Insight, 13 decembrie 2016; Thomas Franck, „Trump Doubles Down: «Trade Wars Are Good, and Easy to Win»", CNBC, 2 martie 2018.
15. Kurt M. Campbell şi Jake Sulivan, „Competition without Catastrophe: How America Can Both Challenge and Coexist with China", *Foreign Affairs,* septembrie/octombrie 2019; Michael D. Swaine, „Chinese Views on the U.S. National Security and National Defense Strategies", Carnegie Endowment for International Peace, 1 mai 2018; „China in U.S. National Security Strategy Reports, 1987-2017", USC U.S.-China Institute, 18 decembrie 2017, https://china.usc.edu/chma-us-national-security- strategy-reports-1987-2017; Susan Thornton, „Is American Diplomacy with China Dead?", *Foreign Service Journal,* iulie-august 2019; David Shambaugh, „U.S.-China Rivalry in Southeast Asia", *International Security,* primăvară 2018, p. 88.
16. Strategia de Securitate Naţională a SUA, decembrie 2017.
17. Rezumatul Strategiei Naţionale de Apărare a SUA — 2018.
18. „Remarks by Secretary Esper in a Joint Press Conference with Senior Afghan Officials and Resolute Support Mission Commander", https: //•www. defense, gov /Newsroom/Transcripts/Transcript/Article/1994448/remarks-by-

secretary-esper-in-a-joint-press-conference-with-senior-afghan-office/; discuţie.

19. „Vice President Pence on the Administration's Policy Toward China", Hudson Institute, Washington, D.C., 4 octombrie 2018.
20. State Council, People's Republic of China, „China's National Defense in the New Era", iulie 2019, english. www. go v. cn/ archive / whitepaper /2 01907/24/ content _WS5d3941ddc6d08408f502283d.html; „China Warns of War in Case of Move Towards Taiwan Independence", CNBC, 23 iulie 2019.
21. Anthony H. Cordesman, „China's New 2019 Defense White Paper", CSIS, 24 iulie 2019; interviu; Consiliul Naţional de Securitate, „White House Strategic Approach to the People's Republic", 26 mai 2020.
22. Elsa B. Kania, „Made in China 2025, Explained", *The Diplomat*, 1 februarie 2019; Pence, „Administration's Policy Toward China".
23. „Huawei Is at the Centre of Political Controversy", *The Economist,* 27 aprilie 2019; Robert Zoellick, „Can America and China Be Stakeholders?", 4 decembrie 2019 (Carnegie Endowment for International Peace); de asemenea, Robert Zoellick, „The China Challenge", *The National Interest,* februarie 2020.

Capitolul 25

1. Xi Jinping, „Work Together to Build the Silk Road Economic Belt", in Xi Jinping, *The Governance of Chma* (Beijing, Foreign Language Press, 2014), pp. 315-319.
2. Craig Benjamin, *Empires of Ancient Eurasia: The First Silk Roads Era, 100 BCE-250 CE* (Cambridge, Cambridge University Press, 2018), p. 144; Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History* (Oxford: Oxford University Press, 2012), pp. 5—8, harta 2.
3. Hansen, *The Silk Road,* pp. 14-16.
4. Xi Jinping, discurs în faţa parlamentului indonezian, Jakarta, 2 octombrie 2013.
5. Nadege Rolland, „China's Eurasian Century'*, National Bureau of Asian Research, 23 mai 2017, p. 51.
6. Ministerul chinez al Afacerilor Externe „Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Remarks on the U.S. House of Representatives Passing the Uyghur Human Rights Policy Act of 2019", 4 decembrie 2019; Jonathan D. Pollack şi Jeffrey A. Bader, *Looking Before* We *Leap: Weighing the Risks of US-China Disengagement,* Brookings Foreign Policy Brief, iulie 2019; Lindsay Maizland; Lucy Hornsby, „Chinese Official Defends Mass Incarceration of Uighurs", *Financial Times,* 12 martie 2019; Steven Lee Myers, „China Defends Crackdown on Muslims, and Criticizes *Times* Article", 18 noiembrie 2019; Sheena Chestnut Greitens, Myunhee Lee şi Emir Yazici, „Counterterrorism and Preventative Repression: China's Changing Strategy on Xinjiang", *International Security,* iarnă, 2019/2020, pp. 9-47.
7. Evan Osnos, „Making China Great Again", *New Yorker*, 8 ianuarie 2018.

8. Interviu cu Bilahari Kausikan; Kurt Campbell, *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia* (New York, Twelve 2016), capitolul 1.
9. David F. Gordon, Haoyu Tong şi Tabatha Anderson, „Beyond the Myths — Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Development-Finance Dimension", Institutul Internaţional de Studii Strategice, martie 2020, p. 7; Liff şi Ickenberry, „Racing Toward Tragedy?", pp. 53, 58.
10. Rolland, „China's Eurasian Century", pp. 46, 96; interviu.
11. Erich Schwartzel, „China's Hollywood Challenge", *Wall Street Journal,* 28 decembrie 2017; Rolland, „China's Eurasian Century", p. 191; Asian Infrastructure Investment Bank, www.aiib.org/en/index.html.
12. Interviu; „Panama President Cheers China's «Belt and Road» Initiative", AP News, 2 aprilie 2019; IHS Markit, „Which Countries Are in China's Belt and Road Initiative?", mai 2019.
13. Rolland, „China's Eurasian Century", pp. 84, 82, 87; Stefan Reidy, „The New Silk Road: What Should Shippers of Goods Expect from the New Era ofTransEurasian Freight Forwarding", Arviem, 3 octombrie 2017.
14. Interviu.
15. „China's Super Link to Gwadar Port", *South China Morning Post,* https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One - Road/pakistan.html.
16. Jeremy Page şi Saeed Shah, „China's Global Building Spree", *Wall Street Journal, 22* iulie 2018; Saeed Shah şi Bill Spindle, „U.S. Seeks to Avoid a Pakistan Bailout", *Wall Street Journal,* 31 iulie 2018; Fondul Monetar Internaţional, „IMF Executive Board Approves US$6 Billion 39-Month EFF Arrangement for Pakistan", 3 iulie 2019.
17. Christine Lagarde, „Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase", IMF-PBC Conference, Beijing, 17 aprilie 2018; Maria Abi- Habib, „How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port", *New York Times,* 25 iunie 2018; Matt Ferchen şi Anarkale Perera, „Why Unsustainable Chinese Deals Are a Two-Way Street", Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy, 23 iulie 2019.
18. Amanda Erickson, „Malaysia Cancels Two Big Chinese Projects", *Washington Post,* 21 august 2018; Lucy Horby, „Mahathir Mohamad Warns Against «New Colonialism»", *Financial Times,* 20 august 2018.
19. Ministerul Finanţelor, Republica Populară Chineză, „Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative", 25 aprilie 2019; IHS Markit, „Changing Role of Chinese Lending", august 2019; Gordon, Tong şi Anderson, ,,Realistic Assessment of China's Belt and Road", pp. 11-15.
20. Iniţiativa pentru transparenţă maritimă a Asiei, ,,Ports and Partnerships: Delhi Invests in Indian Ocean Leadership", https://amti.csis.org/ports- and-partnerships-delhi-invests-in-indian-ocean-leadership/; Harsh V. Pant, ,,India Challenges Chinas Belt-Road Intentions", Yale Global Online, 22 iunie 2017; Dhruva Jaishankar, „Acting East: India in the Indo-Pacific", Brookings India, octombrie 2019, pp. 4, 11.

PARTEA A IV-A

Capitolul 26

1. Missy Ryan, „Islamic State Threat", Reuters, 21 august 2014.
2. Roger Adelson, *Mark Sykes: Portrait of an Amateur* (Londra, Jonathan Cape, 1975); Christopher Simon Sykes, *The Man Who Created the Middle East: A Story of Empire, Conflict, and the Sykes-Picot Agreement* (Londra, William Collins, 2017); James Barr, A *Line in the Sand: Britain, France, and the Struggle That Shaped the Middle East* (New York, Norton, 2012), pp. 7, 15.
3. David Fromkin, A *Peace to End All Peace: The Fall of the Ottoman Empire and the Creation of the Modern Middle East* (New York, Henry Holt, 2009), p. 149; Barr, A *Line in the Sand,* pp. 13, 67.
4. Fromkin, A *Peace to End All Peace,* pp. 103, 141, 192; Sean McMeekin susţine că ar trebui numit acordul Sazanov-Sykes-Picot datorită rolului ministrului rus de externe Serghei Sazanov in definirea obiectivelor imperiale ale Rusiei pentru împărţirea Imperiului Otoman. *The Ottoman Endgame: War, Revolution, and the Making of the Modern Middle East 1908-1923* (NewYork, Penguin, 2016), pp. 286-289.
5. Bruce Masters, *The Arabs of the Ottoman Empire, 1516-1918:* A *Social and Cultural History* (New York, Cambridge University Press, 2013), p. 181.
6. Scott Anderson, *Lawrence in Arabia: War, Deceit, Imperial Folly and the Making of the Modern Middle East* (Londra, Anchor Books, 2014), capitolul 7; Barr, A *Line in the Sa?id,* p. 18.
7. Declaraţia Balfour, 2 noiembrie 1917; Mark Tessler, A *History of the Israeli-Palestinian Conflict,* a 2-a ed. (Bloomington, Indiana University Press, 2009), p. 153; Isaiah Friedman, *Palestine, a Twice-Promised Land* (Abingdon, Routledge 2017), p. 220; Chaim Weizmann, *Trial and Error: Autobiography* (New York, Harper, 1949).
8. Barr, A *Line in the Sand,* p. 57; V.H. Rothwell, „Mesopotamia in British
War Aims, 1914-1918", *The Historical Journal* 13, nr. 2 (1970), pp. 289290.
9. Adelson, *Mark Sykes,* pp. 294—295; Sykes, *The Man Who Created the Middle East,* pp. 324-330.
10. Margaret Macmillan, Paris *1919: Six Months That Changed the World* (New York, Random House, 2003), p. 396, capitolele 8 şi 27.
11. Macmillan, *Paris 1919,* pp. 397-398; Lady Bell, ed., *The Letters of Gertrude Bell* (Londra, Ernest Benn, 1927), p. 620.
12. Ali A. Allawi, *Faisal of Iraq* (New Haven, Yale University Press, 2014), p. 538.
13. Gamal Abdel Nasser, *Egypt's Liberation: The Philosophy of the Revolution* (Cairo, 1958); Said K. Aburish, *Nasser: The Last Arab* (Londra, Duckw'orth, 2004), p. 25; Anas Alahmed, „Voice of the Arabs Radio: Its Effects and Political Power During the Nasser Era (1953-1967)", 12 martie 2011, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfmPabstract id=2047212.
14. Michael Oren, *Six Days of War: June 1967 and the Making of the Modern Middle East* (New York, Ballantine, 2003), p. 93; Jesse Ferris, *Nasser's Gamble: How Intervention in Yemen Caused the Six-Day War and the Decline of Egyptian Power* (Princeton, Princeton University Press, 2013).

Capitolul 27

1. **Ray Takeyh, *Guardians of the Revolution: Iran and the World in the Age of the Ayatollahs* (Oxford: Oxford University Press, 2009), p. 133; „Iran's Supreme Leader Gails the Saudi Leaders «Idiots»", DW, 28 mai, 2017, www.dw.com/en/irans-supreme-leader-calls-the-saudi-leaders-idiots/a- 39013367; Mesajul de Hajj al Imamului Khamenei - 2016.**
2. **Jeffrey Goldberg, „Saudi Crown Prince: Iran's Supreme Leader", *Atlantic*, 2 aprilie 2018; Mohammed bin Salman, interviu acordat revistei *Time*, 5 aprilie 2018.**
3. **Albert Hourani, *A History of the Arab Peoples* (Londra, Faber & Faber, 2005), pp. 30-37; Ira M. Lapidus, A *History of Islamic Societies* (Cambridge, Cambridge University Press, 2014), pp. 66—69; Pew Research Center, Forum on Religion & Public Life, „Mapping the Global Muslim Population", octombrie 2009, „Muslims", 18 decembrie 2012.**
4. **William Shawcross, *The Shah's Last Ride* (New York, Simon & Schuster, 1988),** p. **179.**
5. **Richard Falk, „Trusting Khomeini", *New York Times*, 16 februarie 1979; Ervand Abrahamian, A *History of Modern Iran* (Cambridge, Cambridge University Press, 2008), pp. 163-164; Kim Ghattas, *Black Wave: Saudi Arabia, Iran, and the Forty-Live Year Rivalry That Unraveled Culture, Religion, and Collective Memory in the Middle East* (New York, Henry Holt, 2020), capitolele 1, 2 şi 4 (despre modul în care Khomeini şi-a croit drum spre putere).**
6. **Pierre Razoux, *The Iran-Iraq War* (Cambridge, Harvard University Press, 2015), p. 2; Suzanne Maloney, *Iran's Political Economy Since the Revolution* (Cambridge, Cambridge LJniversity Press, 2015), capitolul 4.**

Capitolul 28

1. **Steve Coll, *Ghost* Wars: *The Secret History of the CIA, Afghanistan, and bin Laden, from the Soviet Invasion to Septembrie 10, 2001* (New York, Penguin, 2005), capitolul 2.**
2. **Coll, *Ghost Wars,* capitolul 2; Stuart Eizenstat, *President Carter: The White House Years* (New York, St, Martin's Press, 2018), pp. 653-654 .**
3. **„Saddam Hussein Talks to the FBI: Interviews and Conversations with «High Value Detainee # 1», Session 3, in 2004", National Security Archive Electronic Briefing Book No. 279, postat pe 1 iulie 2009; *Foreign Relations of the United States 1977-1980,* Volume XVIII, nr. 139; Pierre Razoux, *The Ira?i-Iraq War* (Cambridge, Harvard University Press, 2015), pp. 7—** 8.
4. **Williamson Murray şi Kevin M. Woods, *The Iran-Iraq War* (Cambridge, Cambridge University Press, 2014), pp. 36, 41,45, 65; Pierre Razoux, *The Iran -1raq War,* p. 3.**
5. **Murray şi Woods, *The Iran-Iraq War,* p. 85.**
6. **Rodger W. Claire, *Raid on the Sun: Inside Israel's Secret Campaign That Denied Saddam the Bomb* (New York, Broadway Books, 2005); Razoux, *The Iran-Iraq War,* pp. 465-466.**

7. Adel Al Toraifi, „Understanding the Role of State Identity in Foreign Policy Decision-making: The Rise of Saudi-Iranian Rapprochement (1997-2009)“, Teză de doctorat (London School of Economics, 2012), pp. 149, 154; Bruce Riedel, *Kings and Presidents: Saudi Arabia and the United States Since FDR* (Washington, D.G.: Brookings Institution Press, 2018), p. 97.
8. Kevin LI. Woods, *The Mother of All Battles: Saddam Hussein's Strategic Plan for the Persian Gulf Wars* (Annapolis, Naval Institute Press, 2008), pp. 96, 197.
9. George H.W. Bush şi Brent Scowcroft, A *World Transformed* (New York,
Vintage, 1999), pp. 319-320.
10. Woods, *Mother of All Battles*, p. 186.
11. Bush şi Scowcroft, *A World Transformed, p.* 489; Woods, *The Mother of All Battles,* pp. 243-245.
12. Micah Sifry şi Christopher Cerf, *The Iraq War Reader: History, Documents, Opinions* (New York, Simon & Schuster, 2003), p. 618.
13. Sifry şi Cerf, *The Iraq War Reader,* p. 269.
14. Strategic Studies Institute şi U.S Army War College Press, *The U.S. Army in the Iraq War: Surge and Withdrawal 2003-2006,* voi. 1, pp. 140-144; Thomas E. Ricks, *Fiasco: The American Military Adventure in Iraq* (New York, Penguin, 2007), p. 163; Jim Mattis şi Bing West, *Call Sign Chaos: Learning to Lead* (New York, Random House, 2019); Interviu cu Meghan O'Sullivan.
15. Susan Sachs şi Kirk Semple, ,,Ex-Leader, Found Hiding in Hole", *New York Times,* 14 decembrie 2003.
16. „Interviewing Saddam: FBI Agent Gets to the Truth*[1], 8 ianuarie 2008, https://archives.fbi.gov/archives/news/stories/2008/ianuarie/piro012808.

Capitolul 29

1. Kenneth M. Pollack, *The Persian Puzzle: The Conflict Between Iran and America* (New York, Random House, 2004), pp. 282, 324, capitolul 11; Bruce Riedel, *Kings and Presidents: Saudi Arabia and the United States Since FDR* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2018), pp. 122-125.
2. Karim Sadjadpour, *Reading Khamenei: The World View of Iran's Most Powerful Leader* (Washington, D.C., Carnegie Endowment for International Peace, 2009).
3. Adel A1 Toraifi, „Understanding the Role of State Identity in Foreign Policy Decision-Making**, teză de doctorat, (London School of Economics, 2012), pp. 200, 218, 215.
4. „U.S. Embassy Cables: Saudi King’s Advice for Barack Obama**, *Guardian,* 28 noiembrie 2010; Jay Solomon, *The Iran* Wars (New York, Random House, 2016).
5. Ray Takeyh, *Guardians of the Revolution: Iran and the World* in *the Age of the Ayatollahs* (Oxford, Oxford University Press, 2009), pp. 161, 248; Joshua Teitelbaum, *What Iranian Leaders Really Say About Doing Away with Israel: A Refutation of the Campaign to Excuse Ahmadinejad’s Incitement to Genocide* (Jerusalem, Jerusalem Center for Public Affairs, 2008), p. 66.
6. Ross Colvin, „«Cut Off Head»**, Reuters, 29 noiembrie 2010.

7. Interviu cu Carlos Pascual; Carlos Pascual, „The New Geopolitics of Energy", Center for Global Energy Policy, Columbia University, 2015; Richard Nephew, *The Art of Sanctions: A View from the Field* (New York, Columbia University Press, 2018), capitolul 7.**
8. Solomon, *Iran Wars,* p. 246.
9. „Iran Nuclear Crisis: What Are the Sanctions?", BBC News, 30 martie 2015; Suzanne Maloney, *Iran's Political Economy Since the Revolution* (Cambridge, Cambridge University Press, 2015), p. 493.
10. William Burns, *The Back Channel: A Memoir of American Diplomacy and the Case for Its Renewal* (New York, Random House, 2019), capitolul 9; Wendy R. Sherman, ,,How We Got the Iranian Deal", *Foreign Affairs,* septembrie/octombrie 2018.
11. Burns, *The Back Channel,* pp. 375, 377—381.
12. David E. Sanger şi William J. Broad, „Now the Hardest Part: Making the Iran Deal Work", *New York Times,* 17 octombrie 2015.
13. „Viewpoint: How U.S. Can Reach New Iran Deal - After Trump", BBC News, 11 noiembrie 2018; comentariile preşedintelui Donald Trump cu privire la Planul comun şi cuprinzător de acţiune, 8 mai 2018.
14. „Rouhani: Iran Will Export Crude Oii", AP, 4 septembrie 2018.
15. Vali Nasr, *The Shia Revival: How Conflicts Within Islam Will Shape the Future* (New York, Norton, 2016), pp. 114-115, 143; Jeffrey Feitman, „Hezbollah: Revolutionary Iran's Most Successful Export", Brookings Institution, 17 ianuarie 2019; Kim Ghattas, *Black Wave: Saudi Arabia, Iran, and the Forty-Five Year Rivalry That Unraveled Culture, Religion, and Collective Memory in the Middle East* (New York, Henry Holt, 2020), capitolele 7 şi 16.

Capitolul 30

1. Mohamad Bazzi, „King Salman's War", *Politico,* 25 ianuarie 2015.
2. Joby Warrick, *Black Flags: The Rise of ISIS* (New York, Doubleday, 2015), p. 300.
3. Dexter Filkins, „The Shadow Commander", *New Yorker,* 30 septembrie 2013; Aii Alfoneh, „Brigadier General Qassem Soleimani: A Biography", AEI, nr. 1 (ianuarie 2011); Aii Soufan, „Qassem Soleimani and Iran's Unique Regional Strategy", *CTC Sentinel* 11, nr. 10 (noiembrie 2018).
4. Filkins, „TheShadow Commander".
5. „Iraq Oil Rush", *New York Times,* 22 iunie 2008; „Iraq — Systematic Country Diagnostic", World Bank, februarie 2017.
6. Interviu cu dr. Ashti Hawrami; IHS Markit, „KRG and Iraq Could Reach Oil Export and Revenue Deal in Decembre, According to Turkey", 4 decembrie 2013.
7. Renad Mansour şi Faleh A. Jbr, „The Popular Mobilization Forces and Iraq's Future", Carnegie Endowment for International Peace, 28 aprilie 2017.
8. Tim Arango *et ai,* „The Iran Cables", *New York Times,* 19 noiembrie 2019; Strategic Studies Institute şi U.S. Army War College Press, *The U.S. Army in the Iraq War,* vol. 2, *Surge and Withdrawal, 2007-2011* (2019), p. 639.

9. Mustafa Salim şi Liz Sly, „Widespread Unrest Erupts in Southern Iraq Amid Acute Shortages of Water, Electricity", *Washington Post,* 14 iulie 2018.

Capitolul 31

1. Robert Gates, *Duty: Memoirs of a Secretary at War* (New York, Knopf, 2014), p, 505; George H.W. Bush şi Brent Scowcroft, A *World Transformed* (NewYork, Knopf, 1998), p. 341.
2. Interviu cu Frank Wisner; Hillary Rodham Clinton, *Hard Choices* (New York, Simon & Schuster, 2014), p. 343; Gates, Duty, pp. 505-506.
3. William Burns, *The Back Channel: A Memoir of American Diplomacy and the Case for Its Renewal* (New York, Random House, 2019), p. 466; Gates, *Duty,* p. 507.
4. David D. Kirkpatrick şi Steven Lee Myers, „Libya Attack Brings Challenges for U.S.", *New York Times,* 12 septembrie 2012.
5. Allan R. Millett şi Peter Maslowski, *For the Common Defense: A Military History of the United States from 1607 to 2012* (New York, Simon & Schuster, 1994); Souad Mekhennet şi Joby Warrick, „U.S. Increasingly Sees Iran's Hand in the Arming of Bahraini Militants*', *Washington Post,* 1 aprilie 2017.
6. Michael Knights şi Matthew Levitt, „The Evolution of Shia Insurgency in Bahrain*', The Washington Institute, ianuarie 2018, p. 23.
7. „Interviu cu Syrian President Bashar al-Assad", *Wall Street Journal,* 31 ianuarie 2011, Jay Solomon, *The Iran Wars* (New York, Random House, 2016), pp. 104-108.
8. Patrick Seale, *Asad: The Struggle for the Middle East* (Berkeley, University of California Press, 1988), p. 352 ; Moshe Ma'oz, *Asad: The Sphinx of Damascus* (New York, Grove Weidenfeld, 1988).
9. Nasser Menhall, Petition to the Legal Adviser, U.S. Department of State, 30 octombrie 2013.
10. James Bennet, „The Enigma of Damascus", *New York Times Magazine,* 10 iulie 2005.
11. Barack Obama, „The Future of Syria", blogul Casei Albe, 18 august 2011.
12. C.J. Chivers şi Eric Schmitt, „Saudis Step Up Help for Rebels in Syria with Croatian Arms", *New York Times,* 25 februarie 2013.
13. Martin Dempsey în „Obama at War", *Frontline,* PBS, sezonul 2015, episodul 10, stenogramă, www.pbs.org/wgbh/frontline/lilm/obama-at- war/transcript/.
14. Susan Rice, *Tough Love: My Story of the Things Worth Fighting For* (New York, Simon & Schuster, 2019), pp. 362-369; Burns, *Back Channel,* pp. 328-330; Jeffrey Goldberg, „The Obama Doctrine", *Atlantic,* aprilie 2016.
15. Greg Jaffe, „The Problem with Obama's Account of the Syrian Red Line Incident", Washington *Post,* 4 octombrie 2016.
16. Mounir al-Rabih, „Hezbollah and Iran in Syria", The Washington Institute, 13 noiembrie 2017.

17. Despre kurzii sirieni, articole de Robin Wright în *New Yorker,* 4 aprilie, 20 octombrie 2019; United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR — Syria emergency, www.unhcr.org/en-us/syria-emergency.html.
18. Gregory D. Johnsen, *The Last Refuge: Yemen, Al-Qaeda, and America's War in Arabia* (New York, Norton, 2014), capitolul 17; Robert F. Worth, A *Rage for Order: The Middle East in Turmoil from Tahrir Square to ISIS* (NewYork, Farrar, Straus, and Giroux, 2016), capitolele 4 şi 6.
19. Michael Knights, „The Houthi War Machine", *CTC Sentinel,* septembrie 2018, vol. 11, nr. 8; Nicholas Niarchos, „How the U.S. Is Making the War in Yemen Worse", *New Yorker,* 15 ianuarie 2018.
20. Gerald M. Feierstein, „Iran's Role in Yemen and Prospect for Peace", Middle East Institute, 6 decembrie 2018.
21. Peter Salisbury, „Yemen and the Saudi-Iranian «Cold War»", Chatham Hou se, februarie 2015, pp, 8-9; Sayed Hassan Nasrallah, „The Resistance Axis Triumphs, Israel Panics", discurs, 18 martie 2017.
22. Sami Aboudi şi Stephanie Nebehay, „Saudi Oil Tanker Hit in Houthi Attack offYemen- Coalition", Reuters, 3 aprilie 2018.
23. „How - and Why — to the End the War in Yemen[11], *The Economist,* 30 noiembrie 2017.
24. Peter Salisbury, „Yemen: National Chaos, Local Order", Research Paper, Chatham House, decembrie 2017, p. 45.
25. Salisbury in Niarchos, „How the U.S. Is Making the War in Yemen Worse".
26. Sam Dagher, „What Iran Is Really Up To in Syria", *The Atlantic,* 14 februarie 2018; Kambiz Foroohar şi Ladane Nasseri, „Iran Wields Power from Syria to Gulf as Rise Alarms Sunni Rivals", *Bloomberg*, 18 februarie 2015.

Capitolul 32

1. IHS Markit, „Israel: Oil & Gas Risk Commentary", august 2019; IHS Markit, „Levantine Basin", Basin Insights Profile, 19 octombrie 2016.
2. Interviu cu Eli Groner; Shoshanna Solomon, „Octogenarian Geologist", *Times of Israel,* 18 aprilie 2018.
3. „Hezbollah Issues Fresh Threat", *The Times of Israel*, 18 februarie 2018; Judah Ari Gross, „With High-Tech Warships", *The Times of Israel,* 5 februarie 2018.
4. Tarek el-Molla şi Yuval Steinitz la CERAWeek 2019.

Capitolul 33

1. Richard P. Mitchell, *The Society of the Muslim Brothers* (New York, Oxford
University Press, 1993), pp. 2, 8—9; Gudrun Kramer, *Hasan al-Batina* (Oxford, Oneworld, 2010), capitolul 2; Eric Trager, *Arab Fall: How the Muslim Brotherhood Won and Lost Egypt in 891 Days* (Washington, D.C., Georgetown University Press, 2016), pp. 46-51.
2. Lawrence Wright, *The Looming Tower: Al Qaeda and the Road to 9/11* (NewYork, Vintage, 2011), pp. 9, 15.
3. Wright, *The Looming Tower*, pp. 34-35; Fawaz A. Gerges, *Making the Arab*
World: Nasser, Qutb, and the Clash That Shaped the Middle Last (Princeton, Princeton University Press, 2018), pp. 140-145, 223-

232; John Calvert, *Sayyid Qutb and the Origins of Radical Islamism* (New York, Oxford, 2018), pp. 182-187.

4. Yaroslav Trofimov, *The Siege of Mecca: The Forgotten Uprising in Islam's Holiest Shrine and the Birth of al-Qaeda* (New York, Penguin, 2007), p. 7; Robert Lacey, *Inside the Kingdom: Kings, Clerics, Modernists, Terrorists, and the Struggle for Saudi Arabia* (New York, Penguin, 2010), capitolele 2 şi 3.
5. Trofimov, *The Siege of Mecca,* p. 248.
6. Shadi Hamid, *The Temptations of Power: Islamists & Illiberal Democracy in the New Middle East* (Oxford: Oxford University Press, 2015), pp. 14-15; Shadi Hamid, „Islamists and the Brotherhood", in *The Arab Awakening: America and the Transformation of the Middle East* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2011), pp. 31—34; Shadi Hamid, *Islamic Exceptionalism: How the Struggle over Islam is Reshaping the World* (New York, St. Martin's Press, 2016), p. 80; Eric Trager, *Arab Fall*, pp. 48-55; 94—95; Robert Worth, A *Rage for Order* (New York, Farrar, Straus, and Giroux, 2016), capitolul 5.
7. Wright, *The Looming Tower,* pp. 54-55, 211; Peter Bergen, *The Longest War: The Enduring Conflict Between America and Al-Qaeda* (New York, Free Press, 2011), capitolul 2; Steve Coll, *The Bin Ladens: An Arabian Family in the American Century* (New York, Penguin Press, 2008).
8. Thomas Hegghammer, *Jihad in Saudi Arabia: Violence and Pan-Islamism Since 1979* (Cambridge, Cambridge University Press, 2010).
9. Lukâs Tichy şi Jan Eichler, „Terrorist Attacks on the Energy Sector: The Case of A1 Qaeda and the Islamic State*', *Studies in Conflict & Terrorism* 41, nr. 6 (2018), pp. 455, 465; Lisa Marshall, „Terrorism and Friendship in Algeria", *Colorado School of Mines Magazine* 103, nr. 2 (vara, 2013).
10. Charles Lister, *The Syrian Jihad: Al-Qaeda, the Islamic State and the Evolution of an Insurgency* (New York, Oxford University Press, 2015), p. 192.
11. Lister, *The Syrian Jihad,* p. 214; David Ignatius, „How Isis Spread in the Middle East", *Atlantic,* 29 octombrie 2015.
12. Joby Warrick, *Black Flags: The Rise of ISIS* (New York, Doubleday, 2015), p.299.
13. Interviuri.
14. Alissa J. Rubin, „Militant Leader", *New York Times,* 5 iulie 2014; Warrick, *Black Flags,* pp. 304-305; Liz Sly, „The Hidden Hand", *Washington Post,* 4 aprilie 2015; Hugh Kennedy, *Caliphate: The History of an Idea* (New York, Basic Books, 2016), pp. 63, 70; Damien McElroy, „Rome Will Be Conquered Next Says Leader of Islamic State", *Telegraph,* 1 iulie 2014.
15. „Timeline: The Rise, Spread, and Fall of the Islamic State", Wilson Center, 28 octombrie 2019.
16. „In Audio Recording, ISIS Leader Abu Bakr Al-Baghdadi Says Operations Underway, Urges «Caliphate Soldiers» to Free Captives", MEMRI, 16 septembrie 2019.
17. Briefing al Departamentului Apărării despre raidul asupra Baghdadi, 30

octombrie 2019, www.defense.gov/Newsroom/Transcripts/Transcript/Article/ 2004092/dep of-defense-press-briefing-by-assistant-to-the-secretary-of-defense-f/.

Capitolul 34

1. **Neil Hume şi Anjli Raval, „Iraq Violence Lights Fuse to Oil Price Spike",**
   Financial Times, **20 iunie 2014.**
2. **Ali Al-Naimi, *Out of the Desert: My Journey from Nomadic Bedouin to the Heart of Global Oil* (New York, Portfolio/Penguin, 2016), pp. 286-288; Robert McNally, *Crude Volatility: The History and the Future of Boom- Bust Oil Prices* (New York, Columbia University Press, 2017), pp. 212— 216; Raf Sanchez, „Barack Obama: Iran Could Be a «Successful Power»", *Telegraph,* 29 decembrie 2014.**
3. **„Sheikhs v Shale", *The Economist,* 12 decembrie 2014; Asjylyn Loder, „Shale Producers Clobbered", *Bloomberg,* 10 septembrie 2015.**
4. **Interviu.**
5. **Aii Al-Naimi, discurs, CERAWeek, 23 februarie 2016; Al-Naimi, *Out of***
   the Desert; **Daniel Yergin, „The Global Battle for Oil Market Share", *Wall Street Journal,* 15 decembrie 2015; Wael Mahdi, „Saudi Prince Affirms Oil Strategy as Market Seen as «Excellent»", *Bloomberg Business,* 28 aprilie 2015.**
6. **„Meeting with Deputy Crown Prince of Saudi Arabia Mohammad bin Salman A1 Saud", 4 septembrie 2016, http://en.kremlin.ru/events/president/news/52825.**
7. **Rania El Gamal, Alex Lawler şi Vladimir Soldatkin, „OPEC Agrees Modest Oil Output Curbs in First Deal Since 2008", Reuters, 28 septembrie 2016.**
8. **,,OPEC's Sanusi Barkindo", Bloomberg TV, 1 decembrie 2016.**
9. **Jim Burkhard, Bhushan Bahree şi Aaron Brady, „The New Math of Oil:**
   The «Inadvertent Swing Supplier» - the United States", IHS Markit Strategic Report, februarie 2015; Vladimir Soldatkin şi Oksana Kobzeva, „Russia Offers to Sell Gas", Reuters, 8 decembrie 2017.
10. **Donald J. Trump, tweet, 20 aprilie 2018.**
11. **Donald J. Trump, tweet, 22 iunie 2018.**
12. **„Trump Says He Wants to Go Slower on Sanctions", Reuters, 5 noiembrie 2018.**
13. **Ana Vanessa Herrero, „After U.S. Backs Juan Guaido as Venezuela's Leader, Maduro Cuts Ties", *New York Times,* 23 ianuarie 2019.**
14. ***The Economist,*** **11 mai 2019.**
15. **Rawan Shaif şi Jeremy Binnie, „Attack on Saudi Oil Facilities Deepens Regional** Malaise", *Jane's,* **9 octombrie 2019.**
16. **Aii Soufan, „Qassem Soleimani and Iran's Unique Regional Strategy", CTC *Sentinel,* noiembrie 2018.**
17. **Peter Baker *et ai,* „7 Days in Ianuarie", *New York Times,* 12 ianuarie 2020; Parisa Hafezi, „Iran's Khamenei Stands by Guards", Reuters, 17 ianuarie 2020.**

Capitolul 35

1. Stephen Kalin şi Katie Paul, „Saudi Arabia Says It Has Seized over $100
Billion in Corruption Purge", Reuters, 30 ianuarie 2018.
2. „Saudi Arabia's Heir to the Throne Talks to 60 Minutes", CBS, 9 martie 2018; „Full Transcript of Saudi Crown Prince's CBS Interviu cu Nora O'Donnell, Including Unaired Answers", Arabia5AM, 1 octombrie 2019.
3. Sarnia Nakhoul, William Maclean şi Marwa Rashad, „Saudi Prince Unveils Sweeping Plans", Reuters, 25 aprilie 2016; John Kemp, „Saudi
tment- Arabia Will Struggle to Kick Its Addiction", Reuters, 27 aprilie 2016.
4. W.H. Berg către R.W. Hanna, 14 martie 1938, şi W.J. Lenahan către L.N.
Hamiton, „Declaration of Commercial Production", 30 octombrie 1938, Chevron archives; telegramă către E.A. Skinner, 4 martie, 1938, Saudi Aramco archives.
5. „Mohammed bin Salman Talks to Time", *Time,* 5 aprilie 2018.
6. Fondul Monetar Internaţional, „Saudi Arabia: Selected Issues", Country
Report 19/291, septembrie 2019, p. 4.
7. Ezzoubeir Jabrane, „Grand Mufti of Saudi Arabia: «Concerts and Cinema
Are Haram»", *Morocco World News,* 15 ianuarie 2017; Kristin Smith Diwan, „Let Me Entertain You: Saudi Arabia's New Enthusiasm for Fun", Arab Gulf States Institute in Washington, 9 martie 2018.
8. James Lemoyne, „Mideast Tensions; Ban on Driving by Women Reaffirmed by Saudis", *New York Times,* 15 noiembrie 1990; „Saudi Arabia — Fatwa on Women's Driving of Automobiles (Shaikh Abdel Aziz Bin Abdallah Bin Baz), 1990".
9. Kim Mackrael, Paul Vieira şi Donna Abdulaziz, „Saudi Students Fret over
Future After Order to Leave Canada", *Wall Street Journal,* 9 august 2018.
10. *The Abu Dhabi Economic Vision for 2030* (Abu Dhabi Economic Council for Development, 2008); Abu Dhabi Chamber şi IHS Markit, *Biannual Abu Dhabi Economic Report,* decembrie 2019; „Nearly 50 Years On, Adviser Remembers First Abu Dhabi Master Plan", *The National,* 14 iunie 2016; „Sheikh Mohammed bin Zaycd's Inspirational Vision", *The National,* 10 februarie 2015; interviuri.
11. Viziunea pentru 2030, gov.sa/en.
12. ,,Full Transcript of Saudi Crown Prince's CBS Interview", Arabia5AM, 1 octombrie 2019.
13. Fondul Monetar Internaţional, ,,Saudi Arabia: Selected Issues", Country Report 19/291, septembrie 2019, p. 12.
14. On East Asian „miracle", Daniel Yergin şi Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Touchstone, 2002), capitolele 6 şi 7.
15. „Erdog ᵛ an Seeks to Expand Turkeys Influence in the Middle East Through Diplomacy — and Force", *The Cojwersation*, 17 aprilie 2018; „Erdog ' an: Turkey Is the Only Country That Can Lead the Muslim World", *Yeni* Safak, 15 octombrie 2018.

16. **Adam Taylor, „As America Tries to End «Endless Wars», America's Biggest Mideast Base is Getting Bigger", *Washington Post,* 21 august 2019.**
17. **„Interviu cu Muhammad bin Salman", *The Economist,* 6 ianuarie 2016.**
18. **„Transcript: Muhammad bin Salman", *The Economist,* 6 ianuarie 2016.**
19. **„Saudi Crown Prince Discusses Trump, Aramco, Arrests: Transcript", *Bloomberg,* 5 octombrie 2018; International Monetary Fund, „Saudi Arabia: Selected Issues", Country Report 19/291, septembrie 2019, p. 9.**

Capitolul 36

1. **Clifford Krauss, „Saudi Oil Price Cut", *New York Times,* 9 martie 2020; Nelli Sharushkina şi Amena Bakr, „Saudi-Russia Rift", *International Oil Daily,* 9 martie 2020; Nelli Sharush, „Russia Braces for Price War", *International Oil Daily,* 11 martie 2020; interviu cu Aleksandr Novak la canalul de ştiri Rusia 1, 13 aprilie 2020.**
2. **„Secin: Low Oil Prices", Interfax, 20 martie 2020; Joshua Yaffa, „Russian-Saudi Oil War Went Awry", *The New Yorker,* 15 aprilie 2020.**
3. ***Mapping the Global Future: Report of the National Intelligence Council's 2020 Project* (decembrie 2004); Centers for Disease Control and Prevention; Bill Gates Ted Talk, 3 aprilie 2015, https: / / www. youtube. com / watch? v=6 Af6 b_wyiwl.**
4. **Aleksandr Novak interviu, Radio Eho Moskvi, 2 aprilie 2020.**
5. **Interviu; interviu cu Don Sullivan; 13 martie 2020, scrisoare către prinţul moştenitor; 25 martie 2020, scrisoare către Mike Pompeo; Tucker Higgins, „Ted Cruz, Other Senators, Warn Saudis", CNBC, 30 martie 2020; Lutz Kilian, Michaal D. Plante şi Xiaoqing Zhou, „How Falling Oil Prices in Early 2020 Weakened the U.S. Economy", Dallas Federal Reserve, mai 2020.**
6. **Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 19 martie 2020; Javier Bias, „Trump's Oil", *Bloomberg,* 13 aprilie 2020; Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 1 aprilie 2020; Donald J. Trump, Tweet, 2 aprilie 2020.**
7. **Frank Kane, „Saudi Arabia Calls «Urgent Meeting of Oil Producers»", *Arab News, 2* aprilie 2020; Meeting on the Situation in Global Energy Markets, 3 aprilie 2020, website Kremlin.**
8. **Mohammad Barkindo, Remarks to OPEC4- Ministerial Meeting, 9 aprilie** 2020.
9. **Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 8 aprilie 2020; Dan Brouillette, Remarks for G20 Extraordinary Energy Ministers Meeting, 10 aprilie 2020; Benoit Faucon, Summer Said şi Tim Puko, „U.S., Saudi Arabia, Russia Lead Pact", *Wall Street Journal,* 12 aprilie 2020; „The Largest Oil Supply Cut in History", *Oil Market Insight,* IHS Markit, 12 aprilie 2020.**
10. **Anjii Raval, „Saudi Arabia Says Price War", *Financial Times,* 14**

aprilie 2020; *Petroleum Intelligence Weekly,* 17 aprilie 2020.
11. Jim Burkhard, ,,Covid-19 Oil Prices", *Oil Market Briefing,* IHS Markit, 20 aprilie 2020.

PARTEA A V-A

Capitolul 37

1. Interviu cu J.B. Straubel.
2. Interviu cu J.B. Straubel; IHS Markit, „Reinventing the Wheel: The Future of Cars, Oil, Chemicals, and Electric Power", Part I Report, iunie 2017, p. VI-3; David Keyton, „Three Win Nobel in Chemistry", Phys.org, 9 octombrie 2019.
3. Interviu cu J.B. Straubel.
4. Ashlee Vance, *Eton Musk: Tesla, SpaceX, and the Quest for a Fantastic Future* (Londra, Virgin Books/Pengum, 2016), p. 161; Levi Tillemann, *The Great Race: The Global Quest for the Car of the Future* (New York, Simon *Sc* Schuster, 2015), p. 152.
5. Tillemann, *The Great Race,* p. 241.
6. Interviu cu Daniel Akerson.
7. Interviu cu Mary Barra.
8. Interviu cu Mary Barra.
9. Virginia Gewdn, „Turning Point: Daniel Carder", *Nature,* 18 noiembrie 2015; Gregory J. Thompson, „In Use Emissions Testing of Light-Duty Diesel Vehicles in the United States", Final Report, Center for Alternative Fuels, Engines and Emissions, West Virginia University, 15 mai 2014; Philip E. Ross, „How[7] Engineers at West Virginia University", *IEEE Spectrum,* 22 septembrie 2015; David Morgan, „West Virginia Engineer", Reuters, 23 septembrie 2015.
10. Chris Reiter şi Elisabeth Behrmann, „VW's Diesel Woes Reach $30 Billion", *Bloomberg,* 29 septembrie 2017; „VW Diesel Crisis: Timeline", Cars.com, 7 decembrie 2017; „Is Diesel Dead in the EU and Will Electrification Take Its Place?", IHS Markit Autointelligence Strategic Report, 27 noiembrie 2017.
11. Jeff Meyer, „Will Houston Become More Like Oslo: Perspective on City Vehicle Restrictions", IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, mai 2020; Elena Pravettoni, „Cars and the City of the Future: London Case Study", IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, 1 august 2018; „Angela Merkel verteidigt Diesel-Autos", *Frankfurter Allgemeine,* 23 martie 2017; Kylie MacLellan şi Guy Faulconbridge, „Electric Cars Win?", Reuters, 26 iulie 2017.
12. Herbert Diess, Speeches: at the Global Board Meeting, 16 ianuarie 2020, 4 noiembrie 2019, 9 septembrie 2019, Annual General Meeting, 14 mai 2019.
13. Jack Ewing, „Volvo, Betting on Electric", *New York Times,* 5 iulie 2017.
14. Interviu cu Bill Ford; Akiko Fujita, „Toyota Chairman", CNBC, 5 septembrie 2017 (Toyota); Elon Musk j Full Interview j Code Conference 2016, YouTube, 2 iunie 2016, www.youtube.com/watch?v=w ixsRI-Sz4.
15. Jim Burkhard, „Electric Geography: Nearly Half of U.S. EVs in One State — California", IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, 22 octombrie 2018.

16. MacLellan şi Faulconbridge, „Electric Cars Win?".
17. Interviu (Norvegia); Tillemann, *The Great Race,* p. 180.
18. California Air Resources Board, https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/volkswagen-zero-emiss on-vehicle-zev-investment- commitment/about.
19. Tillemann, *The Great Race,* pp. 99, 115.
20. Premasish Das şi Xiaonan Feng, „Electricity Takes the Bus", Strategic Report, IHS Mar kit, iunie 2018.
21. IHS Markit, „Reinventing the Wheel”, p. IV—10; Jeff Meyer *et al,* „From «Carrot» to «Stick»: How China’s EV Policy Support Is Evolving", IHS Markit Mobility and Energy Future Insight, 18 septembrie 2019.
22. *Pulse of Change: Update on LV and EV Sales,* „Global EV Sales in 2019 Edge Out Higher than in 2018 — But Pace of Growth Sharply Decelerates", 14 februarie 2020, IHS Markit Mobility and Energy Future Insight.
23. „Nitin Gadkari Tells Carmakers: Move to Electric Cars", NDTV, 7 septembrie 2017.
24. „Inside India’s Messy Electric Vehicle Revolution", *New York Times, 22* august 2019; Dharmendra Pradhan şi Ajit Jindal, remarci la India Energy Forum by CERAWeek, 14-16 octombrie 2018.
25. Sintia Radu, „Toyota and Mazda Join Forces", *Washington Post,* 4 august 2017.
26. India Energy Forum 2017 by CERAWeek, 8-10 octombrie 2017.
27. *Pulse of Change: Update on LV and EV Sales,* „Global EV Sales".
28. Interviu cu J. B, Straubel; MIT Energy Initiative, *Insights into Future Mobility* (Cambridge, MA, MIT Energy Initiative 2019); Elena Pravettoni, Sam Huntington şi Youmin Rong, „How Fast Are Electric Vehicle Battery Costs Falling", IHS Markit Power and Renewables Strategic Report, octombrie 2019.
29. IHS Markit Lithium and Battery Materials Service.
30. IHS Markit and Energy Futures Initiative, *Advancing the Landscape of Clean Energy Innovation,* Breakthrough Energy Coalition, februarie 2019.
31. Vaclav Smil, *Energy Transitions: Global and National Perspectives* (Santa Barbara: Praeger, 2017).
32. Interviu cu Bill Ford.

Capitolul 38

1. „Radio-Driven Auto Runs Down Escort", *New York Times,* 28 iulie 1925;
IHS Markit, *Reinventing the Wheel,* pp. III—16.
2. „The DARPA Grand Challenge: Ten Years Later", DARPA, 13 martie 2014.
3. Interviu cu Sebastian Thrun; Christine O’Toole, „What Drives Red Whittaker", *Pittsburgh Quarterly,* iarnă, 2018; „The Great Robot Race", *Nova,* PBS, 28 martie 2006.
4. Interviu cu Sebastian Thrun; „The Great Robot Race".
5. Interviu cu Sebastian Thrun; Conor Dougherty, „How Larry Page’s Obsession Became Google’s Business", *New York Times, 22* ianuarie 2016; Arjun Kharpal, „Google’s Larry Page Disguised Himself", CNBC, 11 mai 2017.
6. Interviu cu Lawrence Burns; Scott Corwin şi Rob Norton, „The

Thought
Leader Interview: Lawrence Burns", toamnă 2010; Lawrence Bums şi Christopher Shulgin, *Autonomy: The Quest to Build the Driverless Car and How It Will Reshape Our World* (New York, HarperCollins, 2018).
7. **Lindsay Chappell, „2007: The Moment Self-Driving Cars Became Real", *Automotive News,* 19 decembrie 2016.**
8. **Interviu cu Sebastian Thrun; Sebastian Thrun, „What We're Driving At",**
Google Blog, 9 octombrie 2010.
9. **Burkhard Bilger, „Auto Correct", *New Yorker,* 18 noiembrie 2013.**
10. **„Taxonomy, and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles", SAE, 6 iunie 2015, www.sae.org/standards/content/i3016 201806/.**
11. **Rebecca Yergin, „IoT Update: Navigating the Course of Spectrum for Connected and Automated Vehicle Technologies", *National Law Review,* 30 noiembrie 2018.**
12. **National Science and Technology Council and the U.S. Department of Transportation, *Assuring America's Leadership in Automated Vehicles Technologies: Automated Vehicles* 4.0 (Washington D.C., 2020); Rebecca Yergin, „NHTSA Continues to Ramp Up Exploration of Automated Driving Technologies", Covington & Burling, Blog, aprilie 2020.**
13. **Marco della Cava, „Garage Startup Uses Deep Learning to Teach Cars to Drive", *USA Today,* 30 august 2016.**

Capitolul 39

1. **Interviu cu Garrett Camp; „UberCab" pitch deck, decembrie 2008.**
2. **Adam Lashinsky, *Wild Ride: Inside Ubers Quest for World Domination* (NewYork, Portfolio/Penguin, 2017), pp. 80-81, 91.**
3. **Megan Rose Dickey, „Lyft's Rides Are So Social", *Business Insider,* 16 martie 2014; Travis Kalanick, Uber Policy White Paper, „Principled Innovation: Addressing the Regulatory Ambiguity", 12 aprilie 2013.**
4. **,,Didi Chuxing's Founder Cheng Wei", *Times of India,* 8 august 2016.**
5. **Interviu cu Jean Liu.**
6. **Mike Isaacs, Super *Pumped: The Battle for Uber* (New York, W.W. Norton,**
2019), capitolele 27—30; Farhad Manjoo, „Uber's Lesson", *New York Times,* 21 iunie 2017; Anita Balakrishnan, „Here's the Full 13-Page Report of Recommendations for Uber", CNBC, 13 iunie 2017.

Capitolul 40

1. **Michael Sivak, „Younger Persons Are Still Less Likely to Have a Driver's**
License Than in the 1980s", 6 ianuarie 2020, https://www.grecncarcongress.com/2020/01/ 20200106 - sivak. html.
2. **Adrienne LaFrance, „The High-Stakes Race to Rid the World of Human**
Drivers", *Atlantic,* 1 decembrie 2015; IHS Markit, „Mobility and Energy Future: 2019 Update", iulie 2019.

3. Lawrence D. Burns cu Christopher Shulgan, *Autonomy: The Quest to Build the Driverless Car — And How It Will Reshape Our World* (New York, HarperColhns, 2018).
4. Interviu cu Bill Ford.
5. Mike Colias, Tim Higgis şi William Boston, „Will Tech Leave Detroit in the Dust?", *Wall Street Journal,* 20 octombrie 2018.
6. Interviu cu Bill Ford.
7. Interviu cu Mary Barra,
8. Interviu cu Bill Ford.

PARTEA A VI-A

Capitolul 41

1. David Victor, „Deep Decarbonization: A Realistic Way Forward on Climate Change", *Yale Environment* 360, 28 ianuarie 2020; John Deutch, „Is Net Zero Carbon by 2050 Possible?", iunie 2020, https://eartharxiv.org/bvf5c/. Peter Brimblecombe, „Attitudes and Responses Towards Air Pollution in Medieval England", *Journal of the Air Pollution Control Association* 26, nr. 10 (octombrie 1976), pp. 941—945; R.A. Mott, „Abraham Darby (I and II) the Goal Iron Industry", *Transactions of the Newcomen Society* 31, nr. 1 (1957); Nancy Cox, „Imagination and Innovation of an Industrial Pioneer: The First Abraham Darby", *The Industrial Archaeology Review* 12 (1990), pp. 127-144; „Shopshire: Industrial Heritage", BBC, http://www.bbc.co.uk/Shropshire/content/articles/2009/02/12/abraham_d; („doubt me"); Barrie Trinder, *The Darbys of Coalbrookdale* (Chichester, UK: Phillimore, 1978), capitolul 2; Barbara Freese, *Coal: A Human History* (New York, Penguin Books, 2004), pp. 24-32.
2. Vaclav Smil, *Energy Transitions: Global and National Perspectives* (Santa Barbara: Praeger, 2017).
3. Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2007: The Physical Science Basis* (New York, Cambridge University Press, 2007); Rajendra Pachauri, CERAWeek, 11 februarie 2008; Gayathri Vaidyanathan, „U.N. Climate Science Body Launches Search to Replace a Strong Leader", *E&E News,* 25 februarie 2015.
4. Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II, and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Geneva: IPCC, 2014); Steven Koonin, „Climate Science Is Not Settled", *Wall Street Journal*, 19 septembrie 2014,
5. Mark Landler şi Helene Cooper, „After a Bitter Campaign, Forging an Alliance", *New York Times,* 18 martie 2010; Bruce Einhorn, „Why the US-China Emissions Pact Could Be a Climate Change Breakthrough", *Bloomberg,* 12 noiembrie 2014.
6. Fiona Harvey, „Paris Climate Change Agreement", *Guardian,* 14 decembrie 2015; Suzanne Goldenberg, John Vidal, Lenore Taylor, Adam Vaughan şi Fiona Harvey, „Paris Climate Deal", *Guardian,* 12 decembrie 2015; Declaraţii ale preşedintelui

Obama cu privire la Acordul de la Paris, 5 octombrie 2016; „Donald Trump Would «Cancel» Paris Climate Deal", BBC News, 27 mai 2016 (Trump).

7. Global Climate Project, *Global Climate Report 2019;* Daniel Yergin, *The Quest: Energy, Security, and the Remaking of the Modern World* (New York, Penguin, 2011), pp. 422-428.

8. **Greta Thunberg, *No One Is Too Small to Make a Difference* (New York, Penguin, 2019), pp. 10, 62, 96-99; Charlotte Alter, Suyin Haynes şi Justin Worland, „2019 Person of the Year - Greta Thunberg", *Time,* 11 decembrie 2019; Greta Thunberg, Luisa Neubauer şi Angela Valenzuela, „Why We Strike Again", *Project Syndicate,* 29 noiembrie 2019.**

9. Mark Carney, „Breaking the Tragedy of the Horizons — Climate Change and Financial Stability", discurs, 29 septembrie 2015.

10.„Final Report: Recommendations of the Task Force for Climate-related Financial Disclosures", Task Force for Climate-related Financial Disclosures, iunie 2017; Larry Fink's Letter to CEOs, 14 ianuarie 2020; Climate Bonds Initiative 2019; Andrew Edgecliffe-Johnson şi Billy Nauman, „Fossil Fuel Divestment Had «Zero» Climate Impact, Says Bill Gates", *Financial Times,* 17 septembrie 2019.

11.Valerie Pavilonis şi Matt Kristofferen, „Delay Second Half of The Game", *Yale Daily News,* 23 noiembrie 2019; Alan Murray şi David Meyer, „Against Oil Divestment", *Fortune,* 26 noiembrie 2019.

12.Climate Accountability Institute and Union of Concerned Scientists, „Establishing Accountability for Climate Change Damages: Lessons from Tobacco Control[11], La Jolla, California, 14-15 iunie 2012, www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2016/04/establishing-accountability-climate-change-damages-lessons-tobacco-control.pdf; Amie Tsang şi Stanley Reed, „*Guardian* Stops Accepting Fossil Fuel Ads", *New York Times,* 30 ianuarie 2020; Anna Bateson şi Hamish Nicklin, ,,*Guardian* Will No Longer Accept Fossil Fuel Advertising", *Guardimi,* 29 ianuarie 2020.

byQIeLtJife.ohtnîIabuchi şi Nadja Popovich, „How Guilty Should You Feel About Flying?", *New York Times,* 17 octombrie 2019; „Climate Confessions", NBC News,

https://www.nbcnews.com/news/specials/climate -confessions-share-solutions-climate-change-nl054791: James Pickford, „RSC Brings Curtain Down", *Financial Times,* 2 octombrie 2019.

Capitolul 42

1. Declaraţia de deschidere la sesiunea plenară a Parlamentului European, Strasbourg, 16 iulie 2019; Ewa Krukowska şi *Bloomberg,* „«A Quantum Leap in Its Ambition»: Europe's Investment Bank", *Fortune,* 15 noiembrie 2019; Kelly Levin şi Chantal Davis, „What Does «Net-Zero Emissions» Mean? 6 Common Questions, Answered", WRI, 17 septembrie 2019; European Commission, *Supplementary Report on Using the TEG*

Taxonomy, iunie 2019; *Final Report on Financing a Sustainable European Economy* (martie 2020).

2. Samuel Petrequin şi Raf Casert, „EU Commission President Announces «European Green Deal», *Christian Science Monitor* via Associated Press, 11 decembrie 2019; Jean Pisani-Ferry, „A Credible Decarbonization Agenda Can Help Strengthen Europe's Economy", Peterson Institute for International Economics, 9 decembrie 2019; European Commission, „Europe's Moment: Repair and Prepare for the Next Generation", 27 mai 2020; declaraţie de presa a UE, „Europe's Moment", 27 mai 2020.
3. Christina Zhao, „Alexandria Ocasio-Cortez Warns, «World Is Going to End in 12 Years»", *Newsweek, 22* ianuarie 2019; Green New Deal Fact Sheet, 7 februarie 2019, https://assets.documentcloud.org/documents/5729035/Green-New- Deal-FAQ.pdf; „House Resolution 109, Recognizing the Duty of the Federal Government to Create a Green New Deal", 2 februarie 2019. Pentru o analiză a Green New Deal cu privire la „cum s-a schimbat economia şi cum a evoluat guvernul", vezi Jason Bordoff, „Getting Real About the Green New Deal", *Democracy Journal,* 25 martie 2019.

Capitolul 43

1. ,,The Father of Photovoltaics - Martin Green Profile", ABC, 26mai2011.
2. John Fialka, „Why China Is Dominating the Solar Industry", *Scientific American,* 19 septembrie 2016; Charlie Zhu şi Bill Powell, „Special Report: The Rise and Fall of China's Sun King", Reuters, 18 mai 2013.
3. Martin Green, „How Did Solar Cells Get So Cheap?", *Joule* 3, nr. 3, 20 martie 2019, pp. 631—633.
4. IHS Markit, PV *Module Supply Chain Tracker, PV Installation Tracker; PV Supplier Tracker;* Renewable Energy Policy Network for the 21st Century (REN21), *Renewables 2018: Global Status Report,* p. 97.
5. IHS Markit, *Global Renewable Power Market Outlook,* martie 2020.
6. Michael Stothard, „Isabelle Kocher", *Financial Times,* 15 mai 2016; REN 21, Renewables 2018; Christopher Crane, CEO Plenary, Edison Electric Institute Annual Convention, 11 iunie 2019, transcript.
7. IHS Markit Global Energy Scenarios; Varun Sivaram, *Taming the Sun* (Cambridge, MA, MIT Press, 2018), pp. 43-45.
8. Sivaram, *Taming the Sun,* pp. 56, 71.
9. Ernest Moniz *et al., Optionality, Flexibility & Innovation: Pathways for Deep Decarbonization in California* (Washington, D.C., Energy Futures Initiative, mai 2019); Timothy P. Gardner, Michael Stoppard, Dan Clay şi Raul Timponi, ,,Exploring the Efficient Frontier: A Global Perspective on the Gas-Renewables Partnership", Global Gas Strategic Report, IHS Markit, septembrie 2018.

Capitolul 44

1. IHS Markit şi Energy Futures Initiative, *Advancing the Landscape of Clean Energy Innovation Breakthrough Energy Coalition,* februarie

2019, capitolul 3; Third Way, ,,2019 Advanced Nuclear Map", octombrie 2019.
2. IHS Markit a lansat un program major de cercetare privind hidrogenul în
2017, care s-a concentrat pe Europa, California şi China şi continuă prin Forumul pe tema hidrogenului şi a gazelor regenerabile.
3. Joeri Rogelj *et ai,* ,,Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the
Context of Sustainable Development", in *Special Report: Global Warming of 1.5°C,* Intergovernmental Panel on Climate Change, Geneva, 2018; IPCC, B. Metz *et al.*, ed., *IPCC Special Report on Carbon Dioxide Capture and Storage. Prepared by Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Cambridge, Cambridge University Press, 2005); Francois Bastin *et al.*, „The Global Tree Restoration Potential", *Science* 365, nr. 6448 (5 iulie 2019), pp. 76-79. Pentru o prezentare generală a opţiunilor vezi U.S. National Petroleum Council, *Meeting the Dual Challenge: A Roadmap to At-Scale Deployment of Carbon Capture, Use, and Storage: Final Report,* 12 decembrie 2019.
4. Salk Institute, Harnessing Plants Initiative, https://www.salk.edu/harnessing-plants-initiative/.

Capitolul 45

1. Timipre Sylva, ministrul de stat al resurselor petroliere din Nigeria, remarci la Săptămâna energiei din Rusia, octombrie 2019; *WHO Guidelines for Indoor Air Quality: Household Fuel Combustion* (Geneva: World Health Organization, 2014), „Household Air Pollution and Health", 8 mai 2018.
2. Government of India, *Economic Survey* 2018-2019, p. 180; Alex Thornton,
„7 of the World's 10 Most Polluted Cities", World Economic Forum, 5 martie 2019.
3. Shreerupa Mitra, ed. *Energizing India: Fueling a Billion Lives* (New Delhi: Rupa Publications, 2019), pp. 13-14.
4. Interviu cu Dharmendra Prad han.
5. Mitra, *Energizing India,* p. 74.
6. Interviu cu Dharmendra Pradhan.

Capitolul 46

1. Atul Arya, „Whither Energy Transition?", Blog, 13 decembrie 2019,
2. Remarci, International Energy Forum, Beijing, 5 decembrie 2019; State
Council, People's Republic of China, „Premier Calls for High Quality Energy Development", 11 octombrie 2019,
http://english.www.gov.cn/premier/news/201910/!
l/contentWS5da08a3fc
3. IHS Markit Mobility and Energy Future Scenarios 2019.
4. Tsvetana Paraskova, „IE A Chief: EVs Are Not the End of the Oil Era",
OilPrice.com, 22 ianuarie 2019; John Heimlich, „Tracking Impacts of COVID-19", Airlines for America, 24 aprilie 2020.
5. Fenit Nirappil, „On Patrol with the Enforcer of DCs Plastic Straw

Ban“,

Washington Post, **28 ianuarie 2019.**

6. **Prachi Patel, „Stemming the Plastic Tide: 10 Rivers Contribute Most of the Plastic in the Oceans", *Scientific American,* 1 februarie 2018; sursa: Christian Schmidt, Tobias Krauth şi Stephan Wagner, „Export of Plastic Debris by Rivers into the Sea", *Environmental Science and Technology* 51, nr. 21 (7 noiembrie 2017); Jeremy Hess, Daniel Bednarz, Jaeyong Bae şi Jessica Pierce, „Petroleum and Health Care: Evaluating and Managing Health Care s Vulnerability to Petroleum Supply Shifts", *American Journal of Public Health* 101, nr. 9 (2011), pp. 1568-1579; A Sea *Change: Plastics Pathway to Sustainability, Multi-Client Study on Recycling & Sustainability,* IHS Markit, noiembrie 2018.**
7. **Mark P. Mills, „Testimony Before the U.S. Senate Energy Committee Sources and Uses of Minerals for a Clean Energy Economy", 16 septembrie 2019.**

Concluzie

1. **Daniel Yergin şi Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for***

the World Economy **(New York, Simon & Schuster, 2002).**

2. **Interviu; Lee Hsien Loong, „The Endangered Asian Century", *Foreign Affairs,* iulie—august 2020, pp. 52, 61.**
3. **Chris Giles, „Richest Nations Face $17 Trillion Government Debt", *Financial Times,* 25 mai 2020.**

Epilog

1. **Lisa Friedman, Simoni Sengupta şi Coral Davenport, „Biden, Calling for**

Action, Commits U.S. to Halving Its Climate Emissions", *New York Times,* 22 aprilie 2021.

2. **Xi Jinping, discurs, Summitul despre clima, 22 aprilie 2021, http://www.xinhuanet.com/english/2021-04/22/c_139899289.htm.**
3. **Parlamentul European, „MEPs: Put a Carbon Price on Certain EU Imports to Raise Global Climate Ambition", comunicat de presă, https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/202103041PR 99208/meps-put-a-carbon-price-on-certain-eu-imports-to-raise-global- climate-ambition.**
4. **Steven E. Koonin, Unsettled: What Climate Science Tells Us, What It Doesn’t, and Why It Matters (Dallas, BenBella Books, 2021). Koonin a fost prodecan la Cal Tech şi subsecretar pentru ştiinţă în Departamentul pentru Energie al SUA, în timpul administraţiei Obama. Vezi şi Michael Shellenberger, Apocalypse Never: Why Environmental Alarmism Hurts Us All (New York, Harper Collins, 2020).**
5. **Vezi, de exemplu, Energy Transitions Commission, Making Clean Electrification Possible: 30 Years to Electrify the World Economy, aprilie 2021. https://www.energv-transitions.org/publications/making-dean- elcctricitv-possible.**
6. **Narendra Modi, Discurs, CERAWeek 2021, 5 martie 2021.**
7. **Interviu cu Noubar Afeyan de Walter Isaacson, CERAWeek 2021, martie**

2021.

d0bc^8c^']₁^e^j₍lj₍^|. Qogt Qf oil", audiere în faţa Comitetului pentru Relaţii Externe, Senatul Statelor Unite, 3 martie 2006, https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-109shrg34739/html/CHRG-l09shrg34739.htm.

9. Conversaţie ia CERAWeek, decembrie 2020.
10. Jack Ewing, ,.Volvo Plans to Sell Only Electric Cars", *New York Times, 2* martie 2021; Daniel Yergin, „How Electric, Self-Driving Cars and Ride- Hailing will Transform the Car Industry", *Wall Street Journal*, 23 aprilie 2021.
11. Casa Albă, „Executive Order on America's Supply Chain", 24 februarie 2021; Comisia Europeană, Critical Raw Materials Resilience: Charting a Path towards Greater Security and Sustainability, 3 septembrie 2020; Thierry Breton in Michael Peel şi Henry Sanderson, ,,EU Sounds Alarm on Critical Raw Materials Shortages", *Financial Times,* 31 august 2020.
12. *Hindustan Times,* 4 septembrie 2020.
13. Agenţia Internaţională pentru Energie, The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions, mai 2021, pp. 5, 8, 11-12, 30, 50, 122, 235, https://www.iea.org/reports/the-role-of-critical-minerals-in-clean- energy-transitions; Mark Mills, „Biden's Not-So-Clean Energy Transition", *Wall Street Journal,* 11 mai 2021.
14. Agenţia Internaţională pentru Energie, „Fuel Supply", în World Energy Investment 2020, decembrie 2020, https://www.iea.org/reports/world-energy-investment-2020/fuel-supply#abstract; Agenţia Internaţională pentru Energie, Net Zero by 2020: A Roadmap for the Global Energy Sector, mai 2021, https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050; Fatih Birol, Columbia University Center for Global Energy Policy, 19 mai 2021; Yuka Obayashi şi Sonali Paul, „Asia Snubs IEA's Call", Reuters, 19 mai 2021 (Japonia); „Nations Dispute IEA's road map", *Financial Times,* 24 mai 2021.
15. Casa Albă, „Executive Order on Climate-Related Financial Risk", 20 mai 2021; Casa Albă, „FACT SHEET: President Biden Directs Agencies to Analyze and Mitigate the Risk Climate Change Poses to Homeowners and Consumers, Businesses and Workers, and the Financial System and Federal Government Itself", 20 mai 2021; Austin Landis, „President Biden Signs Order to Address Financial Risks of Climate Change", NYI, 20 mai 2021, https://www.nyl.com/nyc/all-boroughs/news/2021/05/20/biden-signs-order-financial-risk-climate- change.
16. Casa Albă, Interim National Security Strategy Guidance, 3 martie 2021; Reuters, 19 ianuarie 2021 (Blinken).
17. Casa Albă, National Security Strategy, februarie 2015.
18. Wang Yi în Ryan Hass, „How China is Responding to Escalating Strategic Competition with the U.S.", *China Leadership Monitor,* 1 martie 2021, https://www.brookings.edu/articles/how-china-is-responding-to- escalating-strategic-competition-with-the-us/; Xi Jinping, discurs, Forumul Economic Mondial, 25 ianuarie 2021, şi discurs, Forumul Boao, 20 aprilie 2021, XinhuaNet.;

Chris Buckley, „The East is Rising", *New York Times,* 3 martie 2021 („cea mai mare ameninţare").

FOTOGRAFII





Mark Sykes, stânga, „Mullahul cel Nebun", a fost expertul britanicilor în Orientul Mijlociu din timpul Primului Război Mondial. El şi diplomatul francez Franţois Georges-Picot, dreapta, au desenat o hartă pentru Orientul Mijlociu postbelic, în urma căderii Imperiului Otoman. Contestată de atunci, harta a stat la baza sistemului modern de state-naţiuni din zonă.



Un jihadist ISIS intr-un videoclip de propagandă din 2014 declară: „Am eliminat Sykes—Picot", în timp ce un buldozer şterge graniţa dintre Irak şi Siria. Secretarul apărării al SUA spunea că ofensiva-fulger a ISIS în Irak a fost „dincolo de orice am văzut vreodată*'.



In 1918, chimistul și liderul sionist Chaim Weizmann, stânga, a călătorit prin Deșertul Arabici pentru a se întâlni cu prinţul Faisal, dreapta, fiul șerifului din Mecca, pentru a discuta despre un „cămin"* al evreilor în Palestina și o „națiune" arabă. Faisal era la fel de „frumos ca un tablou", spunea Weizmann.



T.E. Lawrence a ajuns în Orientul Mijlociu în 1910 pentru a lucra ca arheolog. Fiind ofiţer britanic de informaţii în Primul Război Mondial, a ajutat la organizarea Revoltei Arabe împotriva conducătorilor otomani. El a devenit cunoscut ca ,,Lawrence al Arabici".

Hasan al-Banna, un profesor egiptean, a fondat Frăţia Musulmană în 1928, pentru a-i salva pe musulmani de ,,exploatare“ şi de „umilire[11]. El spunea: „Răspunsul este islamul[11].



In timpul petrecut într-o închisoare egipteană, Sayyid Qutb, liderul militant al Frăţiei Musulmane, a scris *Pietre de hotar,* care milita pentru „războiul sfânt violent'[1] şi care a influenţat generaţii

de jihadişti.



In iulie 2014, în Marea Moschee din Mosul, Irak, liderul ISIS Abu Bakr al- Baghdadi a proclamat noul califat, cu el în postura de calif. „Veţi cuceri Roma şi veţi fi stăpânii lumii", le-a declarat adepţilor lui.



Secretarul de stat SUA John Kerry discuta cu ministrul iranian de externe Mohammad Zarif (cu doctoratul luat la Universitatea din Denver), în timpul negocierilor asupra programului nuclear iranian, în 2015. Ii privesc secretarul american al energiei, Ernest Moniz, la stânga, şi, la dreapta, Aii Akbar Salehi (doctorat la MIT), şeful agenţiei atomice din Iran.



Generalul Qassem Soleimani, comandantul Forţei Quds („Ierusalim"), braţul internaţional al Corpului Gărzii Revoluţionare din Iran, a tras sforile în Irak şi a pus la cale „axa de rezistenţa" de-a lungul Orientului Mijlociu. Câmpul de luptă, spunea el, era „un alt fel de paradis". A fost ucis de o dronă americană în 2020.



Militanţii Houthi din Yemen aplaudă lansarea unei rachete balistice spre Arabia Saudită. Războiul civil din Yemen a provocat o criză umanitară

uriaşă

INSIDE: AN ESSAY ON THE StIBURBANISATION OFTHE WORLD

Sheikhs v shale

The new economics of oil



O creştere a producţiei de petrol de şist din SUA — cea mai mare şi mai rapidă creştere Înregistrata vreodată în istoria producţiei de petrol — a creat un surplus global şi a pregătit scena pentru prăbuşirea preţului din 2014-2015. Atât producătorii de ţiţei din SUA, cât şi ţările exportatoare de petrol au fost lovite din plin.



Eşecul ţărilor OPEC şi non-OPEC de a cădea de acord asupra unor reduceri ale producţiei a declanşat prăbuşirea preţului

pieţei*', spunea ministrul saudit al petrolului,
Aii Al-Naimi,
petrolului „Am lăsat la latitudinea



Liderul suprem al Iranului, Aii Khamenei, îl îmbrăţişează pe liderul sirian Bashar al-Assad la Teheran. Gărzile Revoluţionare iraniene şi miliţiile şiite au asigurat supravieţuirea regimului lui Assad în războiul civil din Siria, în timp ce mai mult de jumătate din populaţie a fost fie omorâtă, fie strămutată, fie a fugit din ţară.



Rachetele şi dronele iraniene au lovit instalaţiile saudite de procesare a petrolului la Abqaiq şi Khurais în septembrie 2019, provocând cea mai mare problemă care a avut loc vreodată în ceea ce priveşte rezervele de petrol ale lumii. Dar panica s-a dovedit scurtă pe piaţa petrolului, pentru că Saudi Aramco a reparat urgent facilităţile. Iar şistul american a schimbat psihologia pieţei mondiale a petrolului.



Leviathan, câmpul gazeifer gigantic al Israelului, a intrat în producţie în 2019, marcând debutul „Mediteranei de Est“ ca nouă provincie a energiei şi posibil exportator în Europa - şi este critic pentru a pune capăt dependenţei aproape totale a Israelului de importurile de energie.



Regele Abdul Aziz a fost încântat când i s-a spus în 1938 că se descoperise petrol în Arabia Saudită, transformând-o în cel de-al 22-lea producător din lume. Unii insistaseră că petrolul ,,nu avea să fie găsit niciodată'[1], spunea regele. ,,Dar mereu am crezut că se înşală."



„Epoca 1979 s-a terminat*', a spus prinţul moştenitor Mohammed bin Salman în 2017. El a lansat ambiţiosul proiect Viziunea pentru 2030 pentru a moderniza ţara şi a-i reduce dependenţa de petrol. Aici, stă sub o fotografie a bunicului sau, regele Abdul Aziz.



Regele saudit Salman examinează un şoim arctic, cea mai mare dintre speciile de şoimi, un dar de la preşedintele rus Vladimir Putin, aflat în 2019 într-o vizită de stat în Arabia Saudită.





Thomas Edison a promovat autoturismul electric, dar nu a avut succes. Un secol mai târziu, Elon Musk a prezentat Tesla Roadster, spunând: ,,Până azi, toate maşinile electrice au fost nasoale*'.



Trimis la ţara ca muncitor în timpul Revoluţiei Culturale din China, în anii 1960, Wan Gang a demontat motoare de tractor. Ani mai târziu, ca ministru al ştiinţei şi tehnologiei, a profitat de

„fereastra strategică*' a autoturismului electric. Astăzi, jumătate din piaţa globală a maşinilor electrice este în China.



„Oamenii continuă să se deplaseze fizic din punctul A în punctul B“, spune Mary Barra, preşedinte şi director general al General Motors. „Dar vor avea numeroase modalităţi de a o face.*' Scopul ei este „zero emisii, zero accidente şi zero ambuteiaje.**



Sebastian Thrun şi echipa sa sărbătoresc victoria lui „Stanley “, Volkswagenul lor fără şofer, care a acoperit 212 kilometri în deşertul din Nevada la Grand Challenge din 2005. „Pentru prima dată, declara Thrun, „maşina a luat toate deciziile.'***



Garrett Gamp şi Travis Kalanick au urcat în Turnul Eiffel din Paris în timpul unui viscol şi au cimentat ideea unui „taxi mai bun[11] — o companie de *ride hailing* bazata pe smartphone. Aceasta va deveni Uber.



Bill Ford, preşedinte executiv al Ford Motor Company, stând lângă un Model T construit de străbunicul său, la cea de-a 100-a

aniversare a companiei. „Aş vrea ca Ford sa funcţioneze încă 100 de ani", spune el. „Veţi trăi într-o lume în care veţi avea motoare cu combustie internă, hibrizi electrici şi maşini 100% electrice. Pe parcurs, schimbarea va avea loc.“



O călătorie în Tibet a convins-o pc Jean Liu că a făcut alegerea bună când a plecat din lumea băncilor de investiţii pentru a se alătura unui start-up numit DiDi. In prezent, este preşedinta DiDi — care înseamnă „tit-tit" în chineză şi este cea mai mare companie de *ride hailing* din lume.



Un moment-cheie pentru prima „tranziţie energetică" a fost în 1709, când Abraham Darby, un fierar din satul englez Coalbrookdale, a Înlocuit lemnul cu cărbunele pentru a face fier şi a „pavat drumul Revoluţiei industriale".

Conferinţa de la Paris, desfăşurata în decembrie 2015, are drept scop să prevină creşterea temperaturilor cu mai mult de două grade Celsius de la nivelurile preindustriale. Acum există două ere pentru energie şi climă: „înainte de Paris" şi „După Paris".

Naţi o **ns**

ferenc e S U **r** ***es** **Changements** **C li** mati q

C0P21/ CMP11

Paris.





Membra Camerei Reprezentanţilor Alexandria Ocasio-Cortez şi senatorul Ed Markey dezvăluie „Noul Plan Verde", în 2019, care va folosi ,,mari investiţii federale" pentru a elimina petrolul, gazul şi cărbunele şi a transforma Statele Unite într-o ţară cu zero emisii de carbon până în 2030.



In august 2018, Greta Thunberg, care avea atunci 15 ani, a chiulit de

la şcoală pentru a protesta împotriva problemelor climatice. In ceva mai mult de un an, a devenit un fenomen global, cu milioane de urmăritori pe Twitter, un discurs la
Summitul asupra Climei de la Naţiunile Unite şi o candidatură la titlul de Persoana Anului acordat de revista *Time.*



Tehnologia fotovoltaică „este un pic magica", spune cercetătorul pionier în energia solară Martin Green. „Lumina solara doar cade pe acest material inert şi obţii direct electricitate."



Panouri solare instalate pe o clădire de birouri în China. Costurile energiei solare au scăzut cu un extraordinar 85% în curs de un deceniu, iar aceasta s-a dezvoltat foarte mult. China reprezintă jumătate din piaţa globală.







Muncitori asamblează celule solare intr-o fabrica din China, ţară care furnizează 70% din celulele solare ale lumii.

Aproape trei miliarde de oameni nu au acces la energia produsă în scop comercial şi depind, în schimb, de lemn, de resturi vegetale şi de reziduuri animale, pentru gătit şi încălzit. Poluarea aerului din interiorul locuinţelor care rezultă din arderea acestor materiale, spune Organizaţia Mondială a Sănătăţii, este „cel mai mare risc de mediu la adresa sănătăţii din lume, în acest moment'*.

i [7]



Platforma continentală este noua frontieră pentru energia eoliană. Aici, o navă execută lucrări de întreţinere la una dintre cele 150 de turbine din Parcul Eolian Gemini, care acoperă aproape 42 de kilometri pătraţi în largul coastelor Ţărilor de Jos.



Secretarul general al OPEC, Mohammad Barkindo, stânga, împreuna cu ministrul saudit al petrolului, prinţul Abdulaziz bin Salman, şi ministrul rus al energiei, Aleksandr Novak, cei doi lideri ai OPEC+. Noul grup s-a destrămat, dar apoi s-a reunit pentru cea mai mare reducere a producţiei de petrol din istorie, înţelegere intermediată de Statele Unite.



Membri ai Camerei Reprezentaţilor din SUA purtând măşti, inclusiv speakerul Camerei, Nancy Pelosi, centru, s-au întors la Capitoliu în timpul pandemiei, în 2020, pentru a vota pachetul de ajutor financiar de 484 de miliarde de dolari.



La câteva ore după învestirea sa, Joe Biden a semnat un ordin executiv confirmând ,,angajamentul pe care mi l-am luat de a reveni în Acordul climatic de la Paris“, subliniind astfel că clima va fi un pilon al administraţiei sale.



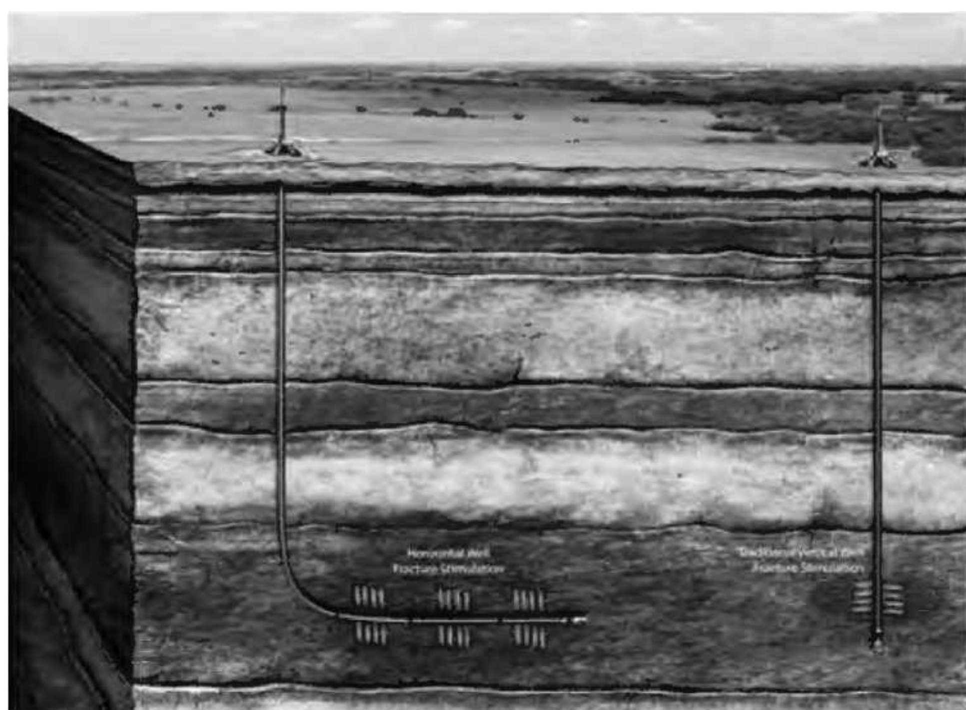
George Mitchell, stânga, era hotărât sa extragă gaz natural din roci de şist. Oamenii spuneau că este imposibil, dar el s-a încăpăţânat. Iar compania lui avea nevoie de gaz pentru a aproviziona oraşul Chicago.



In 2016, un tanc petrolier a trecut prin Canalul Panama extins, ducând primul transport de gaz natural lichefiat (GNL) din SUA către China. Exporturile de gaz şi de petrol încep acum să cântărească serios în bătăliile comerciale dintre SUA şi China.



Yuhuang Chemicals din China a făcut o investiţie de mai multe miliarde de dolari în St. James Parish, Louisiana, tocmai datorită gazului natural ieftin. A cumpărat, de asemenea, fostul liceu, acest lucru permiţând autorităţilor să construiască unul nou.
In 2010, Mark Papa a prezis ca petrolul de şist urma să fie un ,,avantaj care va schimba jocul" din America de Nord. Avea sa se dovedească un avantaj care va schimba jocul global.



Bazinul Permian din vestul Texasului şi din New Mexico este acum cea de-a doua zona de producţie ca mărime, făcând ca Statele Unite să devină cel mai mare producător mondial de petrol în 2018, devansând Arabia Saudită şi Rusia. Forajul orizontal furnizează acces la numeroase zone care conţin petrol de şist.



Preşedintele Donald Trump i-a spus premierului Indiei, Narendra Modi, că abia aşteaptă ca India să cumpere mai mult GNL. Dar, a adăugat, încerca „să urce un pic preţul“.



Cum preţurile la benzina erau mari în 2012, Barack Obama a zburat către un nod de conducte de transport din Cushing, Oklahoma, pentru a declara că administraţia lui avea ,,să taie din rădăcină birocraţia pentru a „finaliza** construcţia segmentului sudic al conductei Keystone, care trebuie să înceapă în Canada.**



In 2016 şi 2017, protestatarii au încercat să blocheze ultima bucată a conductei Dakota Access, construită pentru a transporta petrolul nou-descoperit în Bakken, Dakota de Nord, în locul utilizării a 740 de vagoane pe zi.



„Tehnocraţii ne-au înşelat[4]', a spus preşedintele mexican Andres Manuel Lopez Obrador, care a restricţionat investiţiile noi în energie în Mexic şi a căutat să refacă „suveranitatea*[1] companiei petroliere de stat, Pemex.



O familie din Rusia priveşte şocată cum, în decembrie 1991, preşedintele Mihail Gorbaciov anunţă moartea Uniunii Sovietice.



, Judocanul" Vladimir Putin aplică ceea ce a învăţat la judo nu doar pe tatami, ci şi pe scena mondială, profitând de deschideri şi de slăbiciuni pentru a reface statutul de mare putere al Rusiei.



Cancelarul german Angela Merkel şi preşedintele rus de atunci Dmitri Medvedev, în centru, deschid valva pentru a inaugura prima conductă Nord Stream, aducând gazul natural rusesc, pe sub Marea Baltică, direct în Germania. Uniunea Europeană l-a numit un

,,proiect energetic prioritar".

SHOWS POST-CtSHTCH

SUNDAY EDITORIAL SECTION

MI* tMIMM ID ISTrWItim

■ '________________________*____________*

Oil a Netv Soviet Weapon In Economic and Political Offensive Against West

U.S. Moving Toward Policy Revision to Meet Threat of Reds' Increased Production and Exports —Officials Uncertain of Main Danger of Barter Deals That Open Way to Infiltration.

Qlrf V iir KUMONI» r. inuvirr (pf llv

SHARPLY INCREASED PRODUCTION .in<! ile.ulily rism* exports of Russian oil have confirmed le.irx tn American of (mol ntd private circles that the Krrmlin has brpun an economic flrul]>olilic.il nlfenmc apntnst the Won with petroleum os a

In ihe w.v J» <4 «wv otlioâl. ' IM it Ruuiw't lirsMt. foio: iml n«m flciil > «Torc" Belli n prwlui: n utd nuricuni;. Uir CommuriOj kite derided «J-î-h nrr the rixupfiHKr. ra>> iitwilr p'.^hKTts. whn have billtem of dill.10 ini riled m Ihr DiTiiru Iradr.

lxlfl CaSro'i miurr frf AIIWIUMR M»J nfiaerl» is Cstu to pnarm Piivsn 1 tmle AH <**-*m*tIM*I iKs #/vr m «W*«P *PM«4.

IMft* M vninfftfl (hrr rt* Ifud mjprv to InrHpi *mn»inrnu fw (hr r% IWUM «<4 oil Ihr WoriJ Rank. in wh. h I'n Id Sii'ft Im (Hr larg--\t irtru ri'V ni'fioi. IM fiainrAiniar (hit pn i«.>n >w ill IOJM, anil (hr O^difiiwrnl Imn 1 uU. an alMu'r rtf *br iMrrniiiflfiil i si afirniiMA Ailfnbi«1(.VIiYi h.ti iitxle pn MIJI i>»!lavi

TW tApon-ljhfwi Bank. 1

p»rm-

WASHINGTON, June 3.

Vreme de multe decenii, s-a tot dezbătut despre câtă putere politică avea să câştige Moscova de pe urma faptului ca Europa importa petrol şi gaze naturale din Uniunea Sovietică şi acum din Rusia, fapt demonstrat şi de acest articol din 1961.

O barjă specializată montează o conductă sub Marea Baltică în 2019, pentru proiectul controversat Nord Stream 2, care este menit a transporta gaz suplimentar în Germania. Sancţiunile americane au făcut ca lucrul să se oprească chiar înainte de finalizare, tensionând relaţiile SEI A—Germania.





In 1564, conducătorul cazacilor Bohdan Hmelniţki, căutând un nou aliat pentru un război împotriva Poloniei, ajurat credinţa ţarului Moscovei — poveşti diferite despre acest eveniment se află în centrul luptei de azi dintre Rusia şi Ucraina.



După ce preşedintele prorus al Ucrainei a fugit, confruntat cu proteste populare uriaşe în 2014, „omuleţii verzi[1]' — forţele paramilitare ruse — au apărut brusc în Grimeea. Rusia a anexat

Crimeea, ducând la sancţiuni occidentale şi la un nou război rece.



Preşedintele ucrainean Volodimir Zclenski se întâlneşte cu Donald Trump în 2019, la două luni după ce un telefon între ei a declanşat procesul de punere sub acuzare a lui Trump de către Camera Reprezentanţilor a SUA şi apoi de achitare de către Senat în 2020.



npmuecTBMe Ko/iyM6a



Volodimir Zelenski a plecat de la a juca rolul unui profesor devenit preşedinte în comedia S/ujîtorul *poporului* difuzată de televiziunea

ucraineană şi a ajuns chiar preşedintele Ucrainei - având de-a face nu doar cu Rusia, ci şi cu Statele Unite.



Un om de ştiinţa ţinând în mână o fotografie a unui steag rusesc din titan plantat la peste 4 200 de metri sub Polul Nord. Acesta simbolizează pretenţiile Rusiei asupra Oceanului Arctic, incluzând Ruta Mării Nordului care este esenţială pentru transportul GNL rusesc în Asia.



La „capătul pământului'[1] pe o peninsulă arctică îndepărtată, Iamal LNG s-a dezvoltat în ciuda scepticismului tuturor. Rusia va deveni unul dintre cei mai mari exportatori de GNL din lume, capabilă să traverseze gheaţa spre est, către Asia, sau spre vest, către Europa.



Diplomaţia clătitelor şi pivotarea Rusiei către est. Preşedintele rus Vladimir Putin ii explică preşedintelui chinez Xi Jinping cum să facă blinii - clătite ruseşti —, în 2018. In acelaşi timp, armata chineză lua parte la marile jocuri de război ale Rusiei din Extremul Orient.





Uriaşul gazoduct „Puterea Siberiei[11] transportă gaz natural rusesc în China. Proiect extrem de important pentru Putin — în aceasta fotografie, semnează pe conductă, l-a numit „un eveniment cu adevărat istoric" pentru Rusia şi China.



Zheng He, amiralul chinez din secolul al XV-lea cunoscut drept,,Eunucul cu Trei Giuvaiere", a condus „vase cu comori" gigantice tocmai în Africa. Şters din istorie după moartea lui, el personifică în prezent pretenţiile istorice ale Chinei asupra Mării Chinei de Sud.



Marina Regala britanică învinge China în Primul Război al Opiului, 1839—1841, dând Marii Britanii controlul asupra Hong Kongului şi iniţiind ceea ce China numeşte „Secolul umilinţei".



地理學系教授
白眉初先生

In 1936, geograful chinez Bai Meichu a desenat o hartă care descria Marea Chinei de Sud drept ape chineze. „Sa îţi iubeşti naţiunea este o prioritate când înveţi geografie", spunea el. Harta lui, descrisă ca fiind „adânc gravată în inima şi mintea poporului chinez", reprezintă baza pentru actuala Linie a celor nouă puncte.



La scurta vreme după ce a devenit secretar al Partidului Comunist din China, în 2012, Xi Jinping i-a condus pe membrii din Politburo la expoziţia „Secolul umilinţei" de la Muzeul Naţional, „Acum toată lumea vorbeşte despre visul chinezesc", spunea el.



Un ambuteiaj în Beijing. In 2019, în China s-au vândut 25 de milioane de maşini noi, spre deosebire de doar 17 milioane în Statele LAite. Consumul de petrol al Chinei s-a triplat din 2000; acum importă 75% din ţiţeiul de care are nevoie.



China a revendicat aproape 1 300 de hectare din Marea Chinei de Sud, pe care le-a transformat în baze militare. Pista de pe reciful Subi, din Insulele Spratly, are aproape 3,6 kilometri lungime.



Un vas al Gărzii de Coastă chineze, sus, îşi îndreaptă tunul cu apă în direcţia unei nave vietnameze în 2014, drept ,,cea mai blândă măsură pe care o putem lua", în disputa pentru drepturile asupra petrolului şi gazelor din Marea Chinei de Sud, după ce vasul gigantic chinezesc *HD-981,* jos, şi-a început forajele de explorare.





„Containerizarea" a fost cea mai bună idee pe care Malcom „O Idee Intr-un Minut*[1] McLean a avut-o vreodată — „cea mai semnificativă evoluţie în navigaţie de la trecerea de la vasul cu pânze la puterea aburului'*. Aceasta a unit economia globala, permiţând Chinei să devină „atelierul lumii".



Un mare vas cu containere în portul din Shanghai. Şapte din cele zece porturi de containere cele mai mari din lume se află în China.



Preşedintele chinez Xi Jinping li se adresează conducătorilor a 40

de state la forumul de la Beijing pentru „O centură, un drum", care are ca ţel realizarea unei

investiţii estimate de 1,4 trilioane de dolari in infrastructură şi energie în zeci de ţări. China nu are „nici o intenţie'*, spunea Xi, „de a interveni în afacerile interne ale altor ţari'4.



Khorgas era un punct de trecere prin munţi pe vechiul Drum al Mătăsii. Azi, la graniţa dintre China şi Kazahstan, este „portul pe uscat[4]' gigantic de unde se expediază containere pline cu bunuri din China în Europa.







In *Kung Fu Yoga,* vizionat la Festivalul Internaţional de Film Drumul Mătăsii din China, arheologii indieni şi cei chinezi fac echipă pentru a căuta o comoară antică. Arheologul indian spune că o cooperare între cele două ţări ar fi ,,pe linia politicii O centură, un drum“. ,,Bine spus", răspunde arheologul chinez, în timp ce profesorul său, jucat de Jackie Chan, se uită aprobator.